Itala Fervojisto



Il Ferroviere Italiano



2005 / 09 (1)



Memoria poŝtmarko - 100 jaroj de FS

Francobollo commemorativo - 100 anni di FS

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote - Materiali	€
IFEA/IFEF (tutti)	20,00
FEI (ordinario)	28,00
FEI (giovane o familiare)	14,00
DLF (Effettivo, in servizio o pens.)	10,00
DLF (Aderente = familiare)	10,00
DLF (Giovane)	5,00
DLF (Frequentatore)	15,00
Circolo Cult. Gruppo E-o Bologna	8,00
Lessico Ferroviario RailLex	*6,00*
Historio de la Fervoj. E.o-Movado	*2,50*
Historio de IFEF 1909-1984	*2,50*
Suplemento al Historio 84-99	*2,50*
NomListoj el la Historia broŝuroj	*2,50*
Statuto kaj Regularoj IFEF	*1,50*
Catalogo Fondo Librario BO	*2,50*
L'E-o in Emilia Romagna	*5,00*
Ĉu vi deziras korespondi?	*0,50*
Uzo-pretaj korespondaj frazoj	*1,50*
Vivo kaj morto de monunuo.	*1,50*
Introduzione alla conoscenza dell'E.o	*2,00*
Distintivi IFEF Insignoj	*1,50*

Prezzi comprese spese postali.
Per minimo 3 copie: il prezzo di 2.
Rivolgersi a Bolognesi Romano:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna,
☎ ++39 051 547247,
💻 <co16919@iperbole.bologna.it>

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti.

La Redazione

Attenzione: la quota 2006 è di **<u>20,00</u>** €.
I morosi 2005 versino per i 2 anni 40,00 €.
L'ultimo anno pagato compare sull'etichetta dell'invio.
Vedere a lato le possibilità di adesioni e le offerte di pubblicazioni o varie cose.

N-ro Conto Corrente Postale IFEA:

14 78 24 03

Rinnovate subito la quota:
l'IFEA potrà meglio programmarsi e operare.
Segnalate sempre: causale,
cambio di dati e di indirizzo!

<u>Fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità.</u>

La Kasisto

Enhavo

Note di redazione…

Cari *samideani,*
in copertina potete vedere un'immagine emblematica della situazione delle Ferrovie, che privatizzano tutto, ma ipocritamente commemorano la statalizzazione. E, … non c'era un bozzetto più brutto?
All'interno troverete articoli su due progetti lanciati verso un vicino o più lontano futuro (Corridoio 8 e Tunnel del Brennero), sul nuovo treno a due piani "Vivalto", sui "vecchi" orologi ufficiali ferroviari, sul diritto di avere stazioni sicure e accoglienti.
Cronaca di avvenimenti, curiosità, cultura, umorismo, distrazioni non mancano, quasi sempre bilingui, a favore di chi ci è vicino da poco.
Ritengo altresì utile ripubblicare le note sulla nostra storia apparse nel n. 12/2004, perché in effetti non sono pervenute molte reazioni, che di nuovo sollecito vivamente.
Vi invito quindi a rileggere a pag. 82 di I.F. 2004/6, eventualmente per testimoniare con aneddoti la vita esperantista, specie internazionale.
Annotate i titoli degli opuscoli citati, controllate, e se non li possedete, chiedeteli. Non si può non conoscere la storia della nostra categoria che è ricca e talvolta "eroica". Esserne orgogliosi è un punto di forza, oltre che un dovere. Se pensate sia troppo, dopo aver letto, sappiatemi dire.
Bello l'aforisma che recita:
Se non possiamo essere certi verso dove stiamo andando, conosciamo bene almeno da dove veniamo.
Noi miriamo bene anche alla meta e quindi, con lena e con il giusto entusiasmo, proseguiamo verso il nostro "prossimo" IFEF-centenario (2009).
Avrete più volte notato che non è mai agevole consultare un libro di storia se mancano le liste dei nomi, dei luoghi, degli eventi, ecc., citati nel testo.
Di solito è un problema di costi editoriali, ma anche di faticoso e meticoloso lavoro. Anche i nostri tre libretti (con 168 pagine fitte di eventi!) sono nelle stesse condizioni.
Ho perciò intrapresa la compilazione di quelle liste, sicuramente utili, per facilitare la ricerca dei dati dei primi 90 anni di storia dell'IFEF. Le ho raccolte in un opuscolo di 24 dense pagine. Ringrazio ancora Gianfranco Tomba per l'accurato lavoro di controllo.
Non appena sarà possibile, diffonderemo quelle pagine, almeno per via elettronica.
A proposito, se possedete un **indirizzo elettronico** e non lo avete mai comunicato, scrivetemi un messaggio (indirizzo a pag. 40).
Anche sulla storia dell'IFEA esiste parecchio materiale inedito, dati su colleghi scomparsi e no, attivi prima di noi. Bisognerà divulgarlo e sforzarsi di migliorarlo e completarlo.
Sull'esempio di Gino Corso e di Paolo Bonomi, inviate notizie sulla vita esperantista in Italia riguardo all'ambiente ferroviario.
Aderite al Congresso di Shanghai… non ve ne pentirete e l'anno dopo a Parigi e poi… in Polonia ?… *RoBo*

Aldo Formaggio

*Torino 1920 †Chiavari 26.04.2005

Li estis funkciulo de la librotenada fako de FS en Torino kaj Genova, membro de IFEA de la 60aj jaroj ĝis 1986. Longe li estis Delegito de UEA en Chiavari, kie li vivis depost pensiiĝo.
Al la edzino, al la filinoj kaj al ĉiuj familianoj la plej sentajn kondolencojn nome de la fervojistoj esperantistoj.

Willi Brandenburg

*29.03.1922 †03.08.2005

Nia germana kolego tre konata en nia medio forlasis nin post vivo dediĉita al paco post la traŭmato de la milito. Por GEFA, por IFEF kaj por Esperanto li laboris senlace.
La doloro de la edzino, de la filino kaj de la aliaj familianoj estas ankaŭ nia doloro.
La plej elkorajn kondolencojn nome de la italaj fervojistoj esperantistoj.

Alberto Gastaldello

*Verona 1926 †tie 04.09.2005

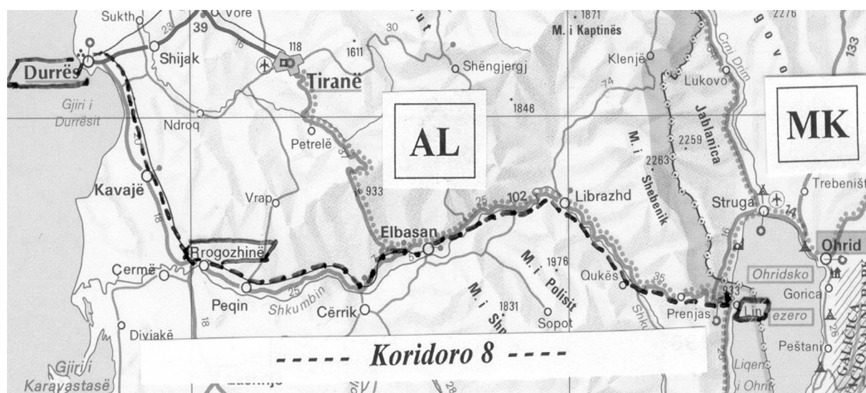
Li estis funkciulo, diplomita librotenisto en Verona, fidela IFEA-membro ĝis malsano ne prenis lin.
Ekde juna aĝo li estis ankaŭ konvinkita idealisto, eŭropa federisto, ŝatanto de paco kaj dediĉita al la laboro kaj al la familio. Sindone li kunlaboris kun multaj demokrataj organizoj kiel kooperativoj, sociaj asekuroj, universitato por la tria aĝo kaj en la E-agado.
Al la tuta familio la plej elkorajn kondolencojn nome de la fervojistoj esperantistoj.

Il progetto politico-economico di revisione del "Corridoio 8"

Il progetto di ripristino del raccordo ferroviario nel porto di Durazzo, si inquadra in un piano tecnico-politico di più ampia estensione: la revisione della direttrice ferroviaria albanese, detta "Corridoio 8" che dal porto di Durazzo, si estende per circa 150 km fino al confine con la Repubblica di Macedonia, attraversando i centri abitati di Rrogozhine e Lin.
Le attività sono iniziate nel 2000, quando un primo gruppo di tecnici del Reggimento Genio Ferrovieri condusse una ricognizione per visionare le condizioni della linea che costituisce il corridoio. In seguito, nel 2003 prima e nel marzo 2004 poi, ulteriori ricognizioni hanno dato vita al progetto, nato dall'intensa collaborazione tra le varie parti.
L'intervento fu realizzato fra luglio e ottobre 2004 da un reparto di 50 tecnici del Reggimento Genio Ferrovieri, il cui impiego in Albania è cominciato nel maggio 2004.
Il progetto è nato dalla collaborazione intergovernativa Italia-Albania, mediante gli strumenti politici e tecnico-operativi rappresentati daIl'U-NOPS, dai Ministeri della Difesa Italiano ed Albanese, dal Gruppo FS SpA Italiano, dal Ministero dei Trasporti e dalle ferrovie Albanesi, dalla Delegazione Militare Italiana Esperti in Albania e dal Reggimento Genio Ferrovieri Italiano.
Con gli sforzi congiunti delle diverse componenti, si è approvato un

protocollo d'intesa tra la Società FS SpA, il Governo Albanese, il Ministero della Difesa Italiano e l'UNOPS.
Tale accordo si è concretizzato prevedendo la cessione dei materiali di armamento ferroviario, parte a titolo gratuito e parte a titolo oneroso, dal Gruppo FS SpA al Governo Albanese, con l'impegno di trasporto dei materiali e loro posa in opera a cura del Ministero della Difesa Italiano.

il Governo Albanese avrebbe dovuto prevedere nel suo bilancio.
Gli sforzi sinergici fra gli interessati, hanno contenuto i costi dei materiali in circa 120.000 € (100.000 sui capitoli economici dell'UNOPS e 20.000 su quelli della Delegazione Italiana Esperti in Albania).
Analogo livello di spesa si è ottenuto per il trasporto, fino a circa 140.000 €, a carico dei bilanci del Ministero della Difesa Italiano, unitamente ai



La globalità del progetto prevede 2.200 m di linea ferroviaria di tipologia UNI 60, la stessa impiegata nella soluzione di "lunga rotaia saldata" per l' "alta velocità" delle FS.
Il progetto, certo economicamente ambizioso nel suo valore assoluto, mostrava un costo dei materiali, in termini commerciali, di circa 1.000.000 di €, con aggiunta dei costi di trasporto, per circa 200.000 €, nonché quelli inerenti la mano d'opera tecnica, non meno di 600.000 €. Pertanto il valore globale del progetto era intorno a 1.800.000 €, che

costi di circa 340.000 € per l'impiego del reparto del Reggimento Genio Ferrovieri.
In definitiva, il concorso attivo delle parti ha sensibilmente contratto la spesa, che da 1.800.000 € si è ridotta a circa 600.000 €, non gravanti in alcuna misura sul Governo Albanese.
L'applicazione di questo progetto pilota per lo sviluppo commerciale del porto di Durazzo, ha avviato altre analoghe cooperazioni con il Governo Albanese, per il ripristino, un po' per volta, del "Corridoio 8", in un più vasto quadro di interessi politici

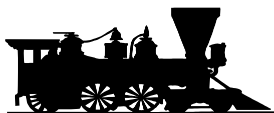
internazionali dei Ministeri per gli Affari Esteri Italiano e Albanese.
Un successivo intervento è stato programmato per il 2005 e riguarda il tratto che dall'Albania (località di Lin) conduce sino al confine macedone. Intervento che prevede 4.000 m circa di materiale del tutto simile a quello usato nel porto di Durazzo.

La teknik-politika reestabliga projekto de la "Koridoro 8"

La projekto por la reestabligo de la interliga trako en la haveno de Durrës enkadriĝas en plano teknik-politika pli vastskala: la revizio de la albana fervojparto, nomata "Koridoro 8", kiu ekde Durrës-haveno etendiĝas, laŭ ĉirkaŭ 150 km, ĝis la limo de Makedonia Respubliko, tra la enloĝataj ĉefaj lokoj Rrogozhine kaj Lin.
La interveno startis en la jaro 2000, kiam unua teamo de teknikistoj de la Fervojista Pionira Regimento (lokita en Castel Maggiore, proksime de Bologna) faris esploron por rekte konstati la kondiĉojn de la linio, kiu jam konstituas fervojan koridoron.
Sekve, dum 2003, kaj poste en Marto 2004, kromaj esploroj permesis starton de la dirita projekto, naskiĝinta danke al intensa kunlaborado inter la diversaj koncernaj partoj.
La interveno estis realigita en la periodo Julio-Oktobro 2004 de tasktrupo de la Fervoja Pionira Regimento konsistanta el 50 teknikistoj, kies deplojado en Albanio ekis en majo 2004.
La projekto mem fontis el interregistraraj kunlaboroj Italio-Albanio, per politikaj kaj teknik-operaciaj rimedoj reprezentataj de UNOPS, Itala kaj Albana Ministerioj pri Defendo, Grupo FS SpA Italio (akcia kompanio), Ministerio pri Transportoj kaj Albanaj Fervojoj, Itala Armea Spertula Delegacio en Albanio kaj de la Fervojista Pionira Regimento.
Pere de kunaj streboj oni aprobis interkonsentan protokolon inter FS SpA Italio, Albana Registaro, Itala Ministerio pri Defendo kaj UNOPS.
La rezultoj de tiu akordo konkretiĝis per cedo de fervojaj ekipaĵoj, parte senkoste kaj parte page, de la Grupo FS SpA al la Albana Registaro, kontraŭ sindevigo de transportado kaj muntado fare de la Itala Ministerio pri Defendo.
La tuta projekto konsistas el trako longa 2.200 m, tipo UNI 60, la sama utiligata sen interrompo de "longegrelo veldita" por "granda rapido" ĉe FS.
La projekto, kvankam ekonomie ambicia en sia absoluta valoro, montris ekipaĵkostojn, laŭ komerckalkuloo, por ĉirkaŭ 1.000.000 da €, al kiuj aldoniĝis ĉirkaŭ 200.000 € por transportkostoj, kaj ankaŭ ne malpli ol 600.000 € por la teknikista laboristaro.
Pro tio la suma projektvaloro proksimis al 1.800.000 €, kiun la Albana Registaro estus devinta antaŭvidi en sia buĝeto.
Sinergiaj streĉoj inter la partneroj

permesis ke la kostoj pri la ekipaĵoj limiĝis je ĉirkaŭ 120.000 € (100.000 sur la ekonomiaj ĉapitroj de UNOPS kaj 20.000 sur tiuj de la Itala Armea Spertula Delegacio en Albanio).
Samtipan malaltiĝon oni obtenis pri transportado, ĝis ĉirkaŭ 140.000 €, sur la buĝeto de la Itala Defenda Ministerio, kune kun 340.000 € pri la kostoj por la utiligo de la tasktrupo de la Fervojista Pionira Regimento.
Finfine, la aktiva partopreno de la diversaj instancoj rimarkinde reduktis la elspezojn, kiuj de 1.800.000 € iĝis ĉirkaŭ 600.000 €, neniom ajn ŝarĝe de la Albana Registaro.
La aplikado de tiu pilota projekto favore al komerca evoluo de la Durrës-haveno malfermis kaj startigis pluajn samtipajn kunagadojn kun la Albania Registaro, por la reestabligo, paŝo post paŝo, de la "Koridoro 8", kadre de pli vastaj internaciaj politikaj interesoj de Itala kaj Albana Ministerioj pri Eksteraj Rilatoj.
Sekva interveno estis programita por la jaro 2005 kaj koncernas la fervojlinion, kiu de Albanio (urbo Lin) kondukas ĝis la makedonia landlimo.
Interveno kiu antaŭvidas vojpecon, je ĉirkaŭ 4 km, kun fervoja materialo tute simila al tiu uzata en la Durrës-haveno.

Adaptis kaj tradukis RoBo



Un francobollo per il 100-enario delle FS

Il 22 aprile 1905, con legge del Regno, furono istituite le Ferrovie dello Stato (FFSS, dal 1927 solo FS).
A 100 anni di distanza si può rimarcare l'importante ruolo della ferrovia nello sviluppo sociale, economico e culturale per tutti gli italiani.
In occasione del Centenario le Ferrovie dello Stato, assieme al Ministero delle Comunicazioni, hanno promosso un concorso, libero a tutti, per presentare un bozzetto per il francobollo commemorativo.
I bozzetti potevano essere realizzati con qualsiasi tecnica pittorica su cartoncino opaco di 28 x 20 cm. Essi rimarranno di proprietà delle FS che li conserverà nella raccolta storica.
Durante le cerimonie del Centenario le opere più interessanti sono state esposte in un'apposita mostra.
L'originale del bozzetto vincitore entrerà a far parte della collezione del Museo storico del Ministero delle Comunicazioni, dove sono conservati tutti i bozzetti delle emissioni dei francobolli italiani.
Un'apposita commissione ha valutato i lavori e al vincitore è stato corrisposto un premio di 5.000 Euro dalle FS e un viaggio per due persone in vagone letto Excelsior Roma/ Parigi e ritorno. Altri due bozzetti segnalati dalla commissione sono stati premiati dalle FS con un viaggio in Italia per due persone.
Una foto del francobollo è sulla copertina.

Poŝtmarko pri la 100-jariĝo de FS

La 22an de aprilo 1905 per reĝa leĝo estis establitaj la "Ferrovie dello Stato" (FFSS, ekde 1927 nur FS).
Post 100 jaroj oni povas rimarkigi la gravan rolon de la fervojo en la evoluoj socia, ekonomia kaj kultura por ĉiuj italoj.
Okaze de la centjariĝo "Ferrovie dello Stato", kune kun Ministerio pri Komunikadoj, lanĉis konkurson liberan por ĉiuj, por la prezento de krokizo por memoriga poŝtmarko.
La krokizoj povis esti efektivigitaj laŭ iu ajn pentraj teknikoj sur malhela kartoneto 28 x 20 cm.
Ili restas propraĵoj de la Fervojo kiu konservos ilin en la historia kolekto.
Dum la cerimonioj de la Centjariĝo la plej interesaj verkoj estis montritaj en speciala ekspozicio.
La originalo de la gajninta krokizo eniris en la kolektaĵon de la historia Museo de la Ministerio pri Komunikadoj, kie estas konservataj ĉiuj krokizoj de la italaj poŝtmarkaj emisioj.
Specifa komisiono juĝis la verkojn.
Al la gajninto estis donita premion de 5.000 € fare de FS kaj vojaĝon en litvagono "Excelsior" por du personoj de Romo ĝis Parizo kaj reen.
Aliaj du krokizoj, indikitaj de la komisiono, estis premiitaj de FS, kiu donis al la aŭtoroj vojaĝojn por du personoj en Italio.
Foto de la poŝtmarko estas sur la kovrilpaĝo.

Adaptis kaj tradukis RoBo

Asse Ferroviario ten 1 Berlino-Napoli-Palermo *Tunnel di base Sotto il Brennero*

Già negli anni '80, visto l'intenso traffico attraverso le Alpi, e il suo prevedibile sviluppo nell'arco degli anni, i ministri dei trasporti di Germania, Austria e Italia, si accordarono circa lo studio di fattibilità per realizzare una galleria ferroviaria di base del Brennero.
Questa galleria si viene a collocare nella parte centrale dell'asse Monaco di Baviera - Verona, che, a sua volta, è inserito nel collegamento ferroviario ad alta velocità e per il trasporto combinato nord-sud denominato TEN n° 1 Berlino - Halle / Lipsia - Erfurt - Norimberga - Monaco di B. - Verona, prevista dalla delibera Europea n° 1692/96/CE. Di recente è stata proposta l'estensione, di detto asse, fino a Napoli e oltre.
Alcune tratte del potenziamento dell'asse complessivo sono già in esercizio, altre in costruzione, altre ancora (vedere lo specchietto a fine articolo) in fase di progettazione.
Per quanto riguarda la Galleria di Base del Brennero, dopo gli accordi del 1980 e la fase di studio, ultimata nel 1989, i Ministri dei Trasporti dei paesi interessati, in un incontro a Udine, concordarono un progetto base di tutti i lavori futuri. Per un'opera di così grande portata l'iter di perfezionamento degli accordi è comprensibilmente assai lungo; si deve arriva-

re al 1999 per poter sottoscrivere il contratto costitutivo e la GEIE Galleria di Base del Brennero (GEIE BBT) può dare inizio alle sue attività come previsto dal contratto stesso. A Bolzano, al quarto piano di un palazzo nei pressi della stazione ferroviaria vi sono gli uffici del BBT, dove opera un gruppo di persone altamente professionalizzate suddivise nelle necessarie specializzazioni, amministrative e tecniche, per la realizzazione dell'opera cui sono preposte.

Come si articola il progetto?

Prima fase - Essa comporta tutta la prima parte già accennata prima degli accordi internazionali fra le parti interessate, il superamento di tutte le problematiche normative, legislative e contrattuali fino al 1999, dove si concretizza la costituzione del GEIE BBT e relativo contratto.

Seconda fase - Dalla firma del contratto, il gruppo BBT lavora intensamente alla realizzazione della più grande campagna di sondaggi geognostici e ad ulteriori indagini e misurazioni preparatorie e finalizzate alla progettazione della Galleria di Base del Brennero. I risultati di queste ulteriori analisi geologiche, geotecniche ed idrogeologiche rappresentano la base per i calcoli economici, tempistici e di rischio per la costruzione, nonché per la valutazione dell'impatto ambientale dell'opera.

Quali le caratteristiche tecniche dell'opera?

I portali d'ingresso e di uscita saranno ubicati a Innsbruck e a Fortezza. Due gallerie, a singolo binario, una per ogni senso di marcia, più una terza di servizio avranno una lunghezza di 55,6 km (32,6 km in territorio austriaco e 23 km in territorio italiano).



Vi saranno: una stazione multifunzionale e due posti multifunzionali con marciapiedi di soccorso; i collegamenti di due binari tra le due gallerie; i cunicoli di collegamento pedonale tra le due gallerie, dotati di porte stagne, per l'eventuale fuga in sicurezza alla distanza di 336 m; impianti di aerazione, per il controllo termico a distanza delle boccole dei rotabili; diffusione sonora e controllo video; apparecchiature di controllo a distanza di tutti gli impianti.

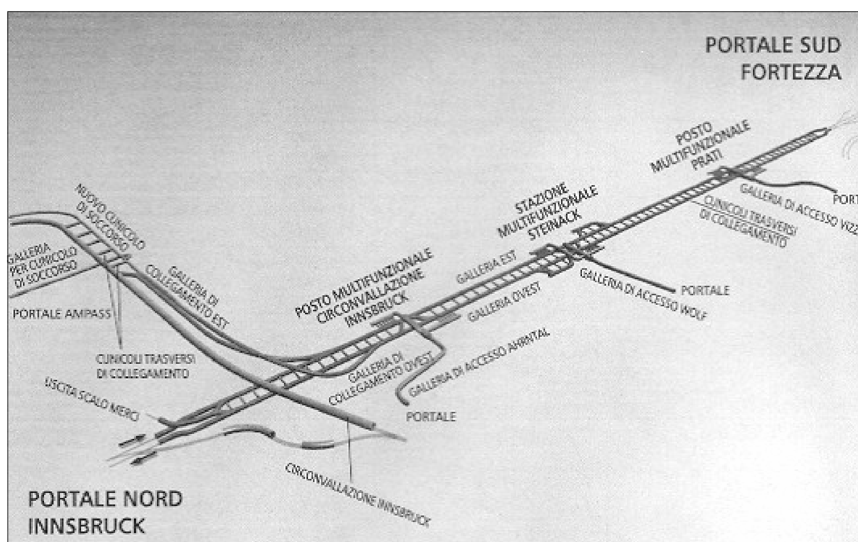
Le due gallerie principali, del diametro di 10 m saranno scavate a 40 m l'una dall'altra. La terza galleria, di servizio, avrà un diametro di 5 m.
Nei pressi dei portali di Fortezza e di Innsbruck stazioneranno sempre i mezzi di soccorso che, in caso di incidente o di guasto di un treno potranno entrare nell'altra galleria e portare soccorso attraverso i cunicoli di collegamento.
Vi saranno, inoltre tre gallerie di accesso trasversali camionabili, per ogni necessità, poste nei pressi di Vizze, Wolf e Ahrntal.
I treni potranno percorrere la galleria ad una velocità max. di 250 km/h con una pendenza max dell'8‰.
Si calcola che a fine lavori e all'entrata in servizio dell'opera, prevista per il 2015, la funzionabiltà del traffico merci (strada+rotaia) sarà di circa 65 milioni di t e, nel tunnel, dovranno transitare 270 treni il giorno.
Costo dell'opera stimato in 4.500 milioni di €.
Terza fase - La terza fase, prevista per la fine del 2005 o per i primi del 2006, sarà quella esecutiva e avrà inizio con gli affidamenti degli appalti e l'esecuzione dei lavori che si protrarranno, come già detto, fino al 2015.
Come si può facilmente dedurre l'opera che si va a realizzare è di grande portata strategica per il trasporto di merci e persone, come pure da un punto di vista tecnico. Per la sua realizzazione dovranno entrare in campo tecnologie di altissimo livello per assicurare sicurezza e fattibilità.

- TRATTI IN ESERCIZIO / *EKSPLUATATAJ LINISEKCIOJ*
Roma - Firenze
Circonvallazione/*Ĉirkaŭringo* Innsbruck Sud
München - Grafing
- IN COSTRUZIONE / *EN KONSTRUO*
Napoli - Roma
Firenze - Bologna
Bologna - Verona
Innsbruck - Wörgl
München - Nürnberg
Nürnberg - Erfurt
Erfurt - Laipzig / Halle
Laipzig / Halle - Berlin
- IN PROGETTO / *EN PROJEKTO*
Verona - Fortezza
Galleria di base/*Baztunelo* Brennero
Wörgl - Kufstein
Grafing - Kiefersfelden

Fervoja Koridoro ten 1 Berlino-Napoli-Palermo
Baza tunelo sub Brennero

Jam dum la okdekaj jaroj, pro la intensa trafiko tra la Alpoj, kaj pro ties antaŭvidebla evoluo laŭ la jaroj, la ministroj pri transportoj de Germanio, Aŭstrio kaj Italio, interkonsentis pri studo por realigeblo koncerne fervoja baza tunelo sub Brennerpasejo.
Tiu tunelo situas en la centra parto de la koridoro Munkeno-Verono, kiu siavice estas laŭlonge de la fervoja kunligo je alta rapideco por kombinita transporto nordo-sudo nomata TEN n-ro 1 Berlino - Halle/ Laipzig - Erfurt - Nürnberg - Mün-

chen - Verona, antaŭvidita da la Eŭropa decido n-ro 1692/96/CE.
Nelge oni proponis la etendigon de la dirita koridoro ĝis Napoli kaj plu.
Iuj kursoj pri la potencigo de la tuta koridoro jam estas funciantaj, aliaj en kostruado, pluaj (kiel oni povas vidi en la supra listo) en projektado.
Pri la baza tunelo ĉe Brennero, post la interkonsentoj de la jaro 1980 kaj la studfazo, finita en 1989, la koncernaj Ministroj, dum kunveno en Udine, prezentis la bazan projekton pri ĉiuj estontaj laboroj.
Por vorko kun tiel vasta graveco la perfektiga itinero pri interkonsentoj estis kompreneble tre longa; oni alvenis ĝis 1999 por povi subskribi la fondan kontrakton kaj GEIE Brenner-tunelo (GEIE BBT) povas komenci iniciati sian agadon laŭ la kontrakto mem.



En Bolzano, je la kvara etaĝo de domo ĉe la stacidomo estas la oficejoj de BBT. Tie laboras personargrupo je tre alta profesia nivelo subdividita en la necesaj fakoj, administra kaj teknika, por la realigo de la projektita vorko.

Kiel aranĝiĝas la projekto?

Unua fazo - Ĝi listigas la tutan unuan parton, jam antaŭe menciitan, pri la internaciaj konsentoj inter la koncernatoj, por la superado de ĉiuj normaj, leĝaj kaj kontraktaj problemoj, ĝis 1999 kiam oni konkretigas la fondon de GEIE BBT kaj la koncernan kontrakton.

Dua fazo - Ekde la subskribo de la kontrakto, la teamo de BBT laboras intense por la realigo de la plej granda kampanjo pri geologia sondado kaj pri kromaj preparaj esploroj kaj mezuradoj, cele al la projekciado de

la baza Tunelo. La rezultoj de tiuj kromaj geologiaj, geoteknikaj kaj hidrogelogiaj esploroj estas la bazo por ĉiuj kalkuloj ekonomiaj, tempaj kaj riskaj por la konstruo, kaj ankaŭ por la taksado de la kontraŭmedia alfronto .

Kiaj estas la teknikaj karakterizoj de la vorko?

La enir- kaj elir- portaloj situos en Innsbruck (AT) kaj Fortezza (IT).
La tuneloj, unutrakaj, unu por ĉiu trafikdirekto, plus tria je servo, longos 55,6 km (32,6 km en Aŭstrio kaj 23 km en Italio).
Estos multfunkcia stacio kaj du multfunnkciaj trafikejoj kun provizoraj kajoj , kun kunligo inter la du trakoj de la du tuneloj.
Estos piedira kunliga galerio inter la du tuneloj, provizitaj per stagnaj pordoj por eventuala sekura forfuĝo je distanco de 336 m.
Estos instalaĵoj: aerumaj, telekontrolaj pri temperaturo ĉe vagonaj radaksagroj, laŭtparoliloj kaj videokontroloj por telekontrolo de ĉiuj ekspluatinstalaĵoj.
La du ĉefaj tuneloj, diametre je 10 m, estos fositaj je 40 m unu de la alia. La tria tunelo, servgalerio, havos diametron je 5 m.
Ĉe Fortezza kaj Innsbruck ĉiam parkos sekurectransportiloj, kiuj kaze de akcidento aŭ trajnmisfunkciado povos eniri la alian tunelon kaj helpi tra la kunligaj galerioj.
Aldone estos tri galerioj transversaj, kamionalireblaj por ĉiu neceso, lokitaj ĉe Vizze (IT), Wolf kaj Ahrntal (AT).
La trajnoj povos traveturi la tunelojn je maksimuma rapido de 250 km/h; maksimuma deklivo 8‰.
Oni kalkulas ke je la finlaboroj kaj ekspluatkomenco, eble en 2015, la vartrafiko (ŝoseo+fervojo) atingos ĉirkaŭ 65 milioni da t kaj devos transiri, tra la tunelojn 270 trajnoj tage. Kosto de la vorko taksita je 4.500 milionoj de €.

Tria fazo - Ĝi devus komenci fine de 2005 aŭ en 2006 kaj ĝi estos la plenuma, kun adjudikado kaj realigado de la laboroj ĝis 2015.
Kiel facile oni povas kompreni, la realigota vorko estas altstrategia por var- kaj pasaĝer-trafiko, same kiel el teknika vidpunkto. Por ĝia realigado oni devos utiligi teknologiojn je tre altaj niveloj por garantii sekurecon kaj realigeblecon.

Adaptis kaj tradukis RoBo

FISAIC - PARIS 2005

IFEF estas ankaŭ unu el la diversaj fakoj de FISAIC, kaj oni scias, ke FISAIC estas la internacia organizo pri la kulturflegantaj grupoj de la fervojistoj, kiu fondiĝis ĉefe danke al la esperantistoj en 1952.
Lastatempa iniciato de ĝi estas enkonduko de kunveno cele al kunordigado kaj programado de la internacia kalendaro, sed ankaŭ favorige al interagadoj de la diverstipaj aktivecoj.
Tiel FISAIC la duan fojon (por mi la unuan) invitis al Parizo la Prezidantojn de la ĉefaj "Teknikaj Komisio-

noj” (ja, aktivadas multnombraj grupoj pri tre multaj fakoj: Arkeologio, Artoj, Briĝo, Dancoj, Filmo-Video, Folkloro, Fotoj, Genealogio-Heraldiko, Korusoj, Literaturo, Modelismo, Muziko, Numismatiko, Skarabo, Teatro, ktp) kaj aldone la Prezidantojn de la iel memstaraj Internaciaj Federacioj de Radioamatoroj (FIRAC), Filatelistoj (CIP) kaj Esperantistoj (IFEF).
Mi partoprenis en ĝi, dum tri tagoj, 20-22 de aprilo 2005, kaj ĝoje mi povis konstati, ke tuj ekregis bona etoso kaj ke sufiĉe facile oni povas interrilati, ĉar la plejmultaj kunvenintoj delonge alkutimiĝas al internaciaj taskoj kaj pli malpli oni konas iujn lingvojn, sed ĉiam oni devas traduki por iu, iuj diverslingvanoj.
Orelfrapis al mi la diferenco inter niaj E-kunvenoj kaj tiaj, sed mi povas diri, ke ĉiuj partoprenintoj iel simpatias pri nia agado, kvankam, evidente tre envolvitaj en sia propra agado, ankoraŭ neniu el ili decidis fari la plej ĝustan paŝon por pli efika interkompreniĝo…
Espereble ke la memevidente bona ekzemplo de la uzado de la Internacia Lingvo Esperanto inter mi kaj la Ĝenerala Sekretario Georges Wallerand kaj s-ino Natalie Bayard donos al ili inspiron. *RoBo*

Dankis kaj/aŭ iel reagis post ricevo de nia “ITALA FERVOJISTO - Informa Bulteno”:
Tazio Carlevaro, Valentina Masetti, Rino Mignani, Antoaneta Nikolaeva, Jorge Tarducci, Pierre Le Vern.

Boulogne 1905-2005

En tiu tre mallonga titolo densiĝas tre multaj eventoj travivitaj (parte aŭ entute) de ĉirkaŭ 550 homoj el dekoj da landoj dum la lasta semajno de Marto 2005:
- organizo de Kongreso memore al la Centjariĝo de la unua monda E-kongreso en 1905 (en tiu ĉeestis d-ro Zamenhof, en tiu ĉi la nepo Zaleski-Zamenhof). Disvolviĝis tre riĉa programo, oficiala, kultura kaj ekskursa, inter alie la solena malfermo en la sama teatro de antaŭ cent jaroj, parado tra la urbo kaj solenaĵo ĉe la nova busto en Placo Zamenhof, akcepto en la urbodomo, eskurso al Anglio tra la submanika tunelo per TGV;
- flanka organizo de Simpozio pri lingvoj fare de UEA ĉe la loka universitato, kun eminentaj kontribuaĵoj;
- ena organizo de Ĝeneralaj jarkunvenoj de iuj Esperanto-Organizaĵoj de Francio, inter kiuj tiu de FFEA, kiu kontribuis per unu el la libroservoj kaj per prezento de du prelegantoj: Raimond Besson, pri la defendo de la franca lingvo, kaj Romano Bolognesi, pri “Invento de la skriboj kaj evoluo de la skribsistemoj”;
- aldona organizo de la printempa I-FEF-estrarkunveno.

Tre verŝajne la organizantoj, kiujn ni dankas kaj gratulas, kaj la partoprenantoj ne maltrafis la antaŭviditajn celojn kaj certe diversaj esperoj plenumiĝis. *RoBo*

57-a IFEF-Kongreso Braşov (RO)

La 57a IFEF-kongreso okazis en la rumana urbo Braşov, kuŝanta en Transilvanio, meze de Rumanio, ĉirkaŭita de montoĉenoj. La vetero estis tre eltenebla kun suno kaj pluvoj alternantaj, tamen tio ne ĝenis la kongresajn aranĝojn.
La rumanaj kolegoj, kiuj por la unua fojo organizis IFEF-kongreson, bonege aranĝis kaj disvolvigis la tuton.
Partoprenis 264 homoj el 22 landoj ĝuante programon kun abundo de pritrakto de fervojfakaj temoj, kulturaj kaj vizitaj eventoj.
Bela kongreslibro kun koloraj bildoj klarigis kaj montris ĉion utilan kaj interesan.
Kiel kongresejon oni elektis konstruaĵon, tre taŭgan por la celo, nomatan Reduta, Ĉiuj hoteloj situis tre proksime de ĝi.
Dimanĉon matene kongresa delegacio estis akceptita de la vicurbestro. Tio okazis antaŭ la tradicia inaŭgura malfermo, en kiu ĉeestis kelkaj aŭtoritataj gastoj, kiuj varme salutparolis. Disdono de distingoj al merituloj inter ili nova Honora membro de IFEF, Heinz Schindler, kaj korusaj kantoj de "Anima Musica" kompletigis la cerimonion.
Pri komitatkunsidoj - nepublika kaj publika - oni legu en Internacia Fervojisto.
Ĵaŭdo estis la tago de la faka programaro, sed la Faka Komisiono laboris plurajn fojojn dum aliaj tagoj. La ĉefa fakprelego temis pri "La modernigo de la fervojaj teleregadaj sistemoj por la realigo de la interkunlaborado en la traeŭropaj koridoroj."
Evidente, ke Rumanio forte strebas al egaleco kun la aliaj EU-landoj okaze de la verŝajna eniro de la lando en januaro 2007.
Sekvis mallongaj prelegoj: i.a. pri pontkonstruado, evoluo de lokomotivoj, modemigo de stacioj al "eŭropaj" normoj, kaj sistemo de kalkulado de la pozicio de difekto en elektroenergia instalaĵo. La lasta estis por veraj fakuloj, sed montris, ke eĉ por tre specialigita afero taŭgas la lingvo. Tion ni ja scias, sed ege taŭge ja estas, ke ni povas pruvi tion al la fervojaj instancoj. La ĝis nun menciitajn prelegojn verkis la rumanaj kolegoj. Krome, Kroatio prezentis tezon pri ekonomikaj terminoj ĉe la fervojo, Italio pri duetaĝaj vagonoj por kurtdistanca trafiko kaj Danio pri la evoluo de DSB de ŝtata entrepreno al moderna komerca transportoperatoro.
Alia faka travivaĵo estis vizito en la tute moderna kaj en kelkaj rilatoj avangarda centra regejo de la stacidomo Braŝovo.
Mardon la 10an de Majo, antaŭ la universitata aŭlo, oni inaŭguris Skvaron Esperanto. Reprezentanto de ĉiu el la 20 partoprenantaj landoj plantis po unu rozon en la areo, kiu troviĝas ĉe multe trafikataj stratoj, kaj oni malkovris memorŝtonon. Estonte tre multaj homoj trapasos kaj kelkaj verŝajne ripozetos tie.
Kulturaj aranĝoj abundis: dimanĉon vespere kun violon-, gitar-, hoboj-

kaj pajnoŝalmo-ludoj fare de gejunuloj, diversa alia muziko kaj bela kantado. Lundon okazis nacia vespero kun popoldancoj kaj muziko en furioze verva ritmo kaj en buntaj, belaj kostumoj. Bankedo kaj balo okazis ĵaŭdon. Ni sidis en ambaŭflankaj "celoj", kaj en la meza koridoro muzikis kaj popoldancis gejunuloj, kiuj fine invitis la kongresanojn al komuna dancado.

Kvar ekskursoj okazis: urbogvidado dimanĉe, duontaga lunde al kastelo Bran, malnova konstruaĵo bele kaj alte situanta kaj fama pro sia laŭlegenda ligo al grafo Drakulo. Merkrede tuttaga al Fagaraŝ kaj urbo Sibiu, kiu venontjare estos unu el la t.d. eŭropaj kultururboj. La vizito komenciĝis per rigardo al tre multaj vaporlokomotivoj en antaŭ nemultaj jaroj establita muzeo. Post abunda tagmanĝo ni vizitis liberaeran muzeon de domoj kaj malnovaj teknikaj instalaĵoj. Poste ni piediris tra partoj de la urbo, vidis murtabulon honore al Andreo Cseh, la inventanto de la fama samnoma instrumetodo, vidis katedralon, fortikaĵon kaj la laborojn por renovigi kaj plibeligi la urbon pro la venontjara okazaĵo. Vendredon antaŭtagmeze oni vizitis urbon Sinaia kun la impona kastelo Peleŝ, kiun konstruigis la unua rumana reĝo fine de la 19a jc.

La venontjara IFEF-kongreso okazos en Ŝanhajo, Ĉinio, inter la 6a kaj 13a de Majo 2006, kaj por 2007 Francio disponigis sin. En 2008 eble Pollando.

Vendredon posttagmeze okazis la solena fermo de la 57a IFK per transdono de la IFEF-flago al reprezentanto de la ĉina LKK, s-ro HAN Zuwu, kaj per tio finiĝis por la plej multaj la belaj tagoj en Rumanio.

Negranda aro partoprenis la postkongresan kvin-tagan aranĝon, kaj oni kondukis nin suden al la delto de Danubo, kie ni tranoktis du foje sur hotelsipetoj. Ilin oni trenis sur parto de la kolosa delto, kiu ampleksas 5.000 km^2. Survoje ni vizitis insulon, kie loĝas posteuloj de ukrainoj, kaj ili estas fidelaj al tre malnova eklezio. Hazarde ni ĉeestis tie geedziĝan ceremonion. Ege interesa travivaĵo. Denove surborde ni estis veturigataj per aŭtoĉaroj al diversaj vidindaĵoj, ekz. malnova preĝejo elhakita en kalka altaĵo. Fine ni vizitis Bukareston, kiu tre brue efikis al ni post la trankvilaj tagoj sur la delto. De ekstere ni vidis la nunan parlamentejon, kiun konstruigis Ceauscescu. Sume: bonega kongreso de IFEF. (*el Dana Fervojisto, kun adaptoj de RoBo*)

47-a IFES en Bulgario

La lasta ĉi jara 46-a IFES (Skisemajno) bonsukcese okazis en La Molina, urbeto de la kataluniaj Pireneoj, 23-28/01/2005.

La venonta 47-a okazos en Bansko, sur montaro Pirin (2 horojn aŭtobuse el Sofio), Bulgario, 05-11/02/2006.

Aliĝoj kaj informoj - adesioni e informazioni: Bulgara Esperanta Fervojista Asocio, ĉe Reni Georgieva, str. "Jean Joress" 16, BG-4000 Plovdiv (Bulgario).

"VIVALTO": nuovo treno a due piani del trasporto regionale

In aprile sono entrati in servizio alcuni esemplari del nuovo treno, chiamato "Vivalto", in alcune regioni che hanno contribuito al loro acquisto, entro la fine del 2006 ne circoleranno 90 esemplari a composizione bloccata.

Il treno è costruito dal Consorzio italiano "Corifer", ed è composto da 5 carrozze a due piani, (una semipilota, tre carrozze di seconda classe e una di prima classe) e da una moderna locomotiva E464.



Carrozza - Pasaĝervagono

Questo treno potrà trasportare fino ad 842 persone (558 posti a sedere) e raggiungere la velocità massima di 160 km/h. Per facilitare la discesa e la salita sono state realizzate porte più larghe degli altri vagoni, 180 cm, e dove ci sono i marciapiedi rialzati, la piattaforma è a raso. In questo modo si soddisferà la grande domanda di mobilità sulle linee maggiormente affollate.

Il treno è stato realizzato prevalentemente con materiale riciclabile e adotta nuovi sistemi di isolamento termo-acustico e pannelli fonoassorbenti che consentono di raggiungere elevati standard di silenziosità sia all'interno che all'esterno.

La realizzazione di due impianti elettrici e di climatizzazione danno elevate garanzie per sopperire alle eventuali avarie, in corso di viaggio, dell'impianto principale.

Il treno è stato progettato e realizzato per dare comfort nel viaggio, spazio e sicurezza, è stata data molta attenzione alle esigenze delle persone disabili e alla tutela dell'ambiente.

Nella vettura semipilota sono disponibili due posti riservati ai disabili e alle loro spalle un bagno attrezzato per loro, ed è predisposta un'area famiglia con panche per bambini.

C'è anche uno spazio adatto al trasporto bici, sci e bagagli ingombranti.

Per la parte meccanica il consorzio ha scelto un carrello prodotto dalla Siemens, modello SF400. È un carrello già in uso su altri treni e che offre elevati standard di affidabilità e di velocità, fino a 280 km/h.

Il nome "Vivalto" è stato scelto dalle associazioni dei consumatori e dei disabili.

Con questo treno Trenitalia risponde alle crescenti aspettative del trasporto locale, con un materiale all'avanguardia, funzionale e capiente.
Nel progetto di sviluppo del trasporto regionale, Trenitalia, sta immettendo sui binari 200 treni "Minuetto" e 310 nuovi loc. E464 (237 già circolanti) e si sta realizzando la ristrutturazione di 2.600 carrozze esistenti, dotandole tutte di nuovi allestimenti interni e di climatizzazione.

Dati tecnici

Composizione del treno: pilota+4 carrozze+E.464; lunghezza 164,46 m; larghezza 2,774 m; altezza totale 4,300 m; altezza pavimento dal piano del ferro 0,60 m; altezza piano inferiore = superiore 1,92 m; velocità max 160 Km/h; larghezza porte di salita 1,80 m; capienza complessiva ciascun treno 562 posti a sedere; rumorosità < 65dB.

"VIVALTO": nova du-etaĝa vagonaro por regiona transporto

En la monato de Aprilo 2005 ekveturis kelkaj ekzempleroj de la nova vagonaro, nomata " Vivalto", en iuj regionoj, kiuj kontribuis aĉeti ilin. Ĝis la fino de la jaro 2006 oni cirkuligos 90 eksemplerojn je fermita trajnformado. La vagonaro estas konstruata fare de itala konsorcio "Corifer" kaj konsistas el 5 vagonoj du-etaĝaj, (unu vagono kun kondukistejo, tri vagonoj dua-klasaj kaj unu unua-klasa) kaj moderna lokomotivo E464.
Ĉi tiu trajno havos transport-eblecon ĝis 842 personoj (558 sidlokoj) kaj atingas la maksimuman rapidon je 160 km/h. Por pli faciligi la eniron kaj eliron estis realigitaj pordoj pli larĝaj ol ĉe aliaj vagonoj: 180 cm, kaj en la stacidomoj kun pli altaj ka-



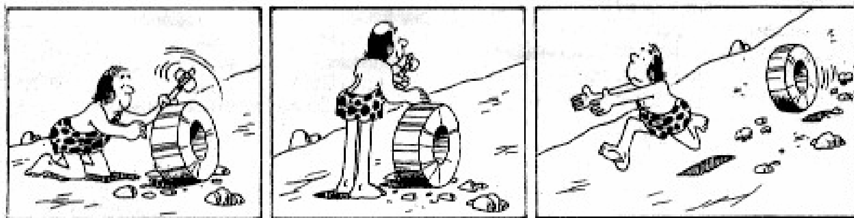


Carrozza semipilota e relativa cabina di guida -
Pasaĝervagono kun stirejo ekstere kaj interne

joj, la vagonvestiblo estas je tiu nivelo.
Tiamaniere oni kontentigos la grandan peton pri movebleco sur linioj plej multe plenŝtopitaj.
Por la trajnkonstruo oni uzas principe renovigeblajn materialojn kaj oni adoptis novajn metodojn por isolado kontraŭ varmo kaj bruo, pere de sonabsorbaj paneloj kiuj konsentas atingi altajn nivelojn de silenteco interne kaj estere.
La ekzisto de duaj instalaĵoj elektraj kaj klimatizadaj garantias kontraŭ eventualaj dumveturaj averioj de la ĉefaj instalaĵoj. la trajno estas projektata kaj realigata por doni vojaĝkonforton, spacon kaj sekurecon; oni donis ankaŭ pli da atento al la bezonoj de la handikapuloj kaj al la protektado de la medio.
En la vagono kun kondukistejo ekzistas du lokoj por handikapuloj kaj ĉe ili speciala ekipita necesejo. Troviĝas ankaŭ aranĝita areo por familioj kun benkoj por infanoj.
Estas ankaŭ areo taŭga por transportado de bicikloj, skioj kaj larĝaj bagaĝoj.
Por la mekaniko la Konsorcio elektis jam faritan boĝion, produktitan de firmao Siemens, modelo SF400.
Ĉi tiu boĝio estas jam uzata sur aliaj trajnoj, kaj prezentas altajn nivelojn da fidindeco kaj rapideco, ĝis 280 km/h.
La nomo "Vivalto" estis elektita fare de asocioj de konsumantoj kaj de handikapuloj.
Pere de ĉi tiu trajno Trenitalia respondas al kreskantaj atendoj de la loka transporto, per avangarda materialo, funkcianta kaj multentena.
En la projekto pri evoluo de la regiona transporto, Trenitalia surtrakigas 200 vagonarojn "Minuetto" kaj 310 novajn lokomotivojn E464 (237 jam en funcio) kaj oni rekonstruas 2.600 eksistantajn vagonojn, ekipatajn per novaj internaj aranĝadoj kaj klimatizaj instalaĵoj.

Teknikaj elementoj

Vagonarformo: 1 vagono kun stiristejo + 4 vagonoj + E.464; longo 164,460 m; larĝo 2,774 m; alto totala 4,300 m; alto super relsupronivelo 0,600 m; alto etaĝoj (malsupre = supre) 1,920 m; rapido maksimuma 160 Km/h; larĝo enirporda 1,800 m; kapacito totala po trajnunuo 562 sidlokoj; bruo < 65dB.



Radinvento ....kaj sekvoj.

Kongresa n-ro ☐

A L I Ĝ I L O

Por la 58-a Kongreso de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio aranĝita de ĈFEA, inter la 6-a kaj 13-a de majo 2006 en Ŝanhajo, Ĉinio

Kongresadreso P.O. Kesto 825
Beijing CN 100037, Ĉinio
Tel. +86 10 68326682
Fakso +86 10 68321808
Retadreso: lamondo@163.com

Bankkonto: 06559908091001
Nomo: China Esperanto Association
Adreso: Bank of China Beijing Branch Bai Wan Zhuang Sub-Branch
(Swift Code: BKCHCNBJ110)
Konto de ĈEL en UEA: celi-p (nepre indiku la pagon por 58-a IFK)
Signu per kruco en la kvadrato(j), se jes:

S-ro ☐ S-ino ☐ Vegetarano ☐ Handikapulo ☐ Fumanto ☐ IFEF-membro ☐

Familia nomo: ……………………………………………………… Naskiĝjaro ……………….

Antaŭnomo: …………………………………………………………...……….…….

Strato kaj numero: ……………………………………………...…………………

Poŝtkodo kaj urbo/lando: ………………………………..………………...…………

Telefono/Fakso: …………………………………… Retadreso …………………..

Samtempe (per aparta aliĝilo) aliĝintaj: filo/ino ☐ edzo/ino ☐ patro/ino ☐

Nomo (j): ……………………………………………………………………..……………..

Kongreskotizoj	ĝis 31.01.2006	ekde 01.02.2006	
Kongresano (IFEF-membro):	€ 50	€ 60	……….….....
Familiano kaj junulo/ino ĝis 30 jaroj:	€ 25	€ 30	……………..
Kongresano (ne IFEF-membro):	€ 60	€ 70	……………..
Simpatianto k. (vidu en la G.A. n-ro 6):	€ 30	€ 40	……………..
Servoj			
Ĉambro-perado:		€ 2	……………..
Tranoktadkosto por unu nokto laŭ elektita kategorio (deviga!):			
Duontaga ekskurso D1:		€ 17	……………..
Duontaga ekskurso D2:		€ 25	……………..
Tuttaga ekskurso T1:		€ 48	……………..
Bankedo antaŭ la balo:		€ 25	……………..
Krompago por …………………………………………………...……………………..………			….…..………
		Sume:	**………………**

Kongresa n-ro ☐

Ĉambro-mendilo

Por la 58-a Kongreso de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio aranĝita de ĈFEA, inter la 6-a kaj 13-a de majo 2006 en Ŝanhajo, Ĉinio

Familia nomo:……………………………………………….…...………

Antaŭnomo: ………………………………..……………….……..….

Strato kaj numero: ……………………………….……………..….……

Poŝtkodo kaj urbo: ………………………………….…………..….……

Mi deziras loĝi en la sama ĉambro kun

Nomo (j): ………………………………………..……………………………………..

Mi mendas ….-litan ĉambron en hotelo ………………..…. De la ………-a de majo ĝis la …. -a de majo; entute por ……. noktoj. (Signu per kruco en la kvadratoj):

☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
5/6	6/7	7/8	8/9	9/10	10/11	11/12	12/13

La prezoj estas por unu nokto por unu persono kun matenmanĝo
Bonvolu signi la elekton per kruco en la kvadrato (j)

	Unu-lita	Du-lita
Hotelo Jinjiang*****	€ 110 ☐	€ 80 ☐
Hotelo Jinchen***	€ 80 ☐	€ 40 ☐
Ŝanghajo Scienca Halo***	€ 40 ☐	€ 30 ☐

Mi alvenos en Ŝanghajo
Per (trajno, aŭtomobilo, ktp): ……………..……… la …... -an de majo, je la …….-a horo.

Mi deklaras, ke mi havas propran san- kaj akcident-asekuron por mia restadtempo en Ĉinio dum la 58-a IFEF-kongreso.

Loko, dato: ……………….….………… Subskribo: ………..………..………………………….

ĜENERALAJ ATENTIGOJ

1. Plenigu kaj sendu apartan aliĝilon por la kongreso kaj postkongreso al la adreso de LKK. Ankaŭ familianoj de partoprenantoj sendu apartan aliĝilon kaj indiku la parencan rilaton.
2. Skribu majuskle kaj preslitere aŭ tajpe, donante ĉiujn petitajn detalojn.
3. Sendu la pagon al la indikita bankkonto plej malfrue ĝis la 28-a de februaro 2006.
4. LKK povos trakti la aliĝon nur post la alveno de la pago.
5. La prezo estas en eŭroj. LKK akceptas la pagon nur en eŭroj aŭ en ĉina mono renminbi. La prezo de renminbi egalvaloru laŭ la oficiala kurzo en la tago de la pago.
6. La partoprenantoj el "eks-socializmaj landoj" pagos saman kotizon kiel simpatianto.
7. Se vi pagos por alia persono (tiu nepre devas sendi apartan aliĝilon!), menciu la ĝustajn detalojn pri la koncema persono (nomo, lando, adreso).
8. La kongreskotizo ne estas repagebla, eĉ se la aliĝinto ne partoprenos la kongreson. La antaŭpagitaj sumoj estos repageblaj post la depreno de 10% por administrado, kondiĉe ke LKK ricevos la malmendon ĝis la 15-a de aprilo 2006.
9. LKK havas la rajton rezervi pIi altkategorian ĉambron, se la mendita kategorio elĉerpiĝis ĝis la alveno de la mendo de la aliĝanto.
10. LKK akceptas la ĉambromendon, se la ĉambroperado kaj la prezo de unu tranoktado estas pagitaj. LKK traktos la ĉambromendon sengarantie, se ĝi alvenos post la l-a de marto 2006.
11. LKK konfirmos la ricevon de aliĝilo kaj pago per konfirmletero. Nepre kunportu ĝin al la kongreso! La nomŝildon oni ricevos dum la registrado ĉe la alveno. La nomŝildon oni ne rajtas vendi, transdoni aŭ interŝanĝi.
12. LKK havas la rajton ŝanĝi la prezon, se la inflacio aŭ aliaj ne antaŭvideblaj kondiĉoj devigos tion.

PROVIZORA

PROGRAMO de la 58-a IFK

05.05 Ven. Informejo, akceptejo
06.05 Sab. Gazetara konferenco, IFEF-estraro kaj LKK, Interkona vespero
07.05 Dim. Informejo, akceptejo, Inaŭguro, Komuna fotado, Nacia vespero
08.05 Lun. Informejo, akceptejo, Komitatkunsido nepublika,Duontaga ekskurso (D1)
09.05 Mar. Informejo, Plenkunsido publika, Faka Komisiono, Terminara Komisiono
10.05 Mer. Tuttaga ekskurso (T) (Tag- kaj vesper-manĝo okazos survoje nur por ekskursantoj)
11.05 Ĵaŭ. Ĉefprelego, Fervojaj novaĵoj, Fakprelegoj, Forumo "Movadaj aferoj", Bankedo kaj Intemacia Balo
12.05 Ven. Duontaga ekskurso (D2) Veturo per magleva trajno (Tagmanĝo okazos survoje nur por ekskursantoj), La 59-a IFEF-Kongreso sinprezentas, Solena fermo, Adiaŭa vespero
13.05 Sab. Hejmenveturado, La postkongresanoj ekveturos.

La kongresa loko...

Ĉinio, kun la totala areo de 9,6 milionoj da km^2, estas la tria plej granda lando en la mondo, post Rusio kaj Kanado.
Ĉinio estas ankaŭ la lando plej loĝata en la mondo, kun 1,3 miliardoj da homoj.
Ĉinio abundas je naturaj riĉfontoj. Ĝi havas plej grandan rezervon da akvoenergio, multajn specojn da sovagaj animaloj kaj vegetaloj kaj mineralojn de diversaj specoj.
La ĉina nacio kun pli ol 5000-jara historio kaj civilizacio havas siajn proprajn vivmanierojn, manĝ-kutimojn, morojn, kiuj fariĝis gravaj partoj de la ĉina kulturo.
Per siaj belaj montoj kaj riveroj, interesaj tradicioj kaj moroj, kuriozaj animaloj kaj vegetaloj, originalaj muzikjo kaj dancoj kaj mondfama kuirarto, Ĉinio altiras al si torenton da turistoj. La Granda Muro, Tien'anmen-placo, la Somera Palaco, la Imperiestra Palaco, ĉiuj havas sian interesan historion.
Ŝanhajo situas meze de la marborda linio, ĉe la enfluejo de Yangzi-rivero, la plej longa en Orienta Azio. Ĝi havas mildan kaj humidan klimaton kun klara diferenco en sezonoj. Maje la temperaturo estas ĉ. 25° C.
Ŝanhajo, kies totala areo estas 6.340,5 km^2, enhavas 16 milionojn da loĝantoj.
Ĝi estis lulilo de la E-movado en Ĉinio. Komence de la pasinta jarcento E-o jam estis enkondukita en la urbon. En 1908 fondiĝis la plej frua E-organizo en Ĉinio; Ŝanhaja Esperanto-Asocio. Poste ekstartis unu post alia E-organizoj en aliaj landaj lokoj. Ŝanhaja Esperanto-Asocio (ŜEA) lernigis kaj kulturis nemalmultajn eminentajn esperantistojn de diversaj lokoj de Ĉinio. Multaj esperantisto-pioniroj, kiel Hujucz siatempe kontribue laboris en ŜEA por la ĉina E-movado.
La nuna refondiĝis en 1982. Pli ol 7000 homoj lernis E-on en universitatoj kaj diversaj E-kursoj okazigitaj de la asocio. Kiel internacia urbo, Ŝanhajo ĉiujare akceptas pli kaj pli multajn fremdlandajn esperantistojn por turismo, komerco kaj sciencaj, teknikaj kaj kulturaj interŝanĝoj.
Ŝanhajo estas la plej granda ekonomia, financa, komerca kaj navigacia centro de Ĉinio. La financa enspezo atingis 111,97 miliardojn da juanoj.
Ĝi ludas tre gravan rolon en la ekonomio de Ĉinio. Tie estas metalurgia industrio, maŝinfabrikado, ŝipkonstruado, kemiindustrio, elektronika industrio, mezurila industrio, tekstila kaj aliaj malpezaj industrioj kaj potenca oceana transportado. Nun oni energie disvolvas la novan distrikton Pudong, kiu situas trans Huangpu-rivero trafluanta la urbon. La ĝenerala celo de Pudong estas: konstrui komplete apertan, multfunkcian, modernan novan distrikikton, mondnivelan en dekoj da jaroj kaj meti la bazon por igi Ŝanhajon internacian ekonomian, financan centron.

...kaj la ekskursoj

**D1. Bordo-strato de Huangpu-rivero.
Televizia Turo Orienta Perlo.
Lupu-pontego.**

La Bordo-strato estas ekonomia kaj financa centro de Ŝanhajo. La altaj domoj ĉe la strato formas muzeon de ekzotika arkitekturo. Trans la rivero estas la financa kaj komerca regiono de Pudong-a disvolva distrikto kaj la Televizia Turo Orienta Perlo, kiu altas je 468 m; ĝi kulminas en Azio. Desur la turo oni povas ĝui belegan birdvidon de la urbo.

Lupu-pontego konstruita en 2002 longas 3.900 m kaj la spano de ĝia ĉefa arko estas 750 m. La pontego larĝas 28,75 m. Ĝi estas ŝtala arkoponto kun la plej granda spano en la mondo.

**D2. Templo de Jada Budho.
Ĝardeno Yuyuan.
Templo de Urba Dio.**

La Templo de Jada Budho famiĝas pro siaj du jadaj budhoj: la kuŝanta kaj la sidanta.

Ĝardeno Yuyuan kaj Templo de la Urba Dio situas unu proksime de la alia en la centro de malnova urboparto.

La ĝardeno konstruita antaŭ 430 jaroj estis privata ĝardeno de mandareno.

La Templo de la Urba Dio estis konstruita antaŭ 800 jaroj. La Dio estas multe kultata de budhistoj. Ĉiutage miloj da homoj butikumas en proksimaj vendejoj.

**D3. Muzeo de fervojo en Ŝanhajo.
Magnetŝveba trajno.**

Magnetŝveba trajno estas la sola en la mondo, kiu ĉiutage veturigas pasaĝerojn per rapideco de 431 km/h. La vojo longas ĉ. je 30 km, kaj la veturado bezonas nur 7 minutojn.

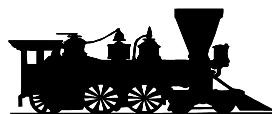
T1. Zhouzhuang

Urbeto Zhouzhuang, 60 km for de Ŝanhajo, distingiĝas per kvieteco kaj antikveco. Kun historio de 900 jaroj la urbeto ankoraŭ bone tenas sian originalan aspekton. 60% de tieaj domoj estis konstruitaj antaŭ centoj da jaroj. En urbeto kun totala areo de nur 0,4 km^2 staras 100 domoj kun korto en klasika stilo kaj pli ol 60 pordoj kun ornamaĵo el gravuritaj brikoj. Krome ekzistas 14 antikvaj pontoj kun karakterizaj stiloj.

T2. Hangzhou.

Urbo Hangzhou distancas de Ŝanhajo 180 km. Ĝi renomiĝas per la Okcidenta Lago ĉirkaŭita de pitoreskaj montetoj, rokaj kavernoj sur montoj kaj diversaj pavilonoj. Ĉiuj lokoj ĉe la lago estas vidindaj. La ĉarmo de la lago donas surprizon al la turistoj.





La oficialaj horloĝoj

Je la fino de la XIX jc. ankaŭ en Eŭropo establiĝis la neceson de fervoja horloĝo de ne ordinara kvalito, kies realigo oni konfidis al konstruentreprenoj ankoraŭ nuntempe famaj, kiel: *IWC, Zenith, Longines, Cortebert, Eterna*.
Tiam, en Italio, Reto Mediteranea (RM) kaj Reto Adriatika (RA) provizis sian personaron per poŝaj deĵoraj horloĝoj IWC kun tegaĵoj el arĝento aŭ per pli malmutekostaj horloĝoj el ŝtalo, realigitaj de Longines.
Iuj el tiuj lastaj horloĝoj, kvankam ili havis ciferplaton, kiu montris la horojn de 0-a ĝis 12-a per romiaj ciferoj kaj tiujn de 13-a ĝis 24-a per arabaj ciferoj, por ŝpari, ili estis sen montrilo por la sekundoj.
Poste, oni decidis enkonduki etan ekscentrikan ciferplaton por la sekundoj, tiel ke la rapida moviĝo de la koncerna montrileto donu tujan percepton pri bona funkciado.
La deĵorhorloĝoj estis disdonitaj kiel ekipaĵo al personalo aktivserva en stacioj, trajncirkuliganta, trajnakompananta kaj trajnkondukanta
La horloĝoj restis posedaĵo de la fervojo kaj oni povis elaĉeti ilin je pensiiĝo.
Tiuj horloĝoj, nepre poŝaj, enmeteblaj en la veŝton por protekti ilin kontraŭ kolizioj, estis ĝenerale gravuritaj, sur fundaĵo – la malantaŭa flanko – per la ideografaĵo de la fervojo kaj per la inventara matrikulnumero.
La deĵorhorloĝoj, kvankam ne malsimilaj pri dimensioj, prilaborado kaj akurateco, estas du tipaj: orloĝoj por trajnestroj kaj ordinaraj.
Tiu de trajnestro havas serĉilon komandatan per levetilo, nomata *targette*, kaj hokingojn por plombado. Tial, por ĝustigi horon necesas senplumbigi la hokingojn, malfermi la kunvitran metalringon, kiu havas hokingon, kiu, je fermita horloĝo, koincidas kun la hokingo fiksita ĉe la malantaŭa flanko de la fermoplato de la tegaĵo, tiel ke nur senplumbligante eblas atingi la *targette* (plateton) kaj movigi la montrilojn por reguligi ilin.
Komence de deĵortempo, la horloĝoj de la trajnestroj estis reguligitaj laŭ standarda tempo (egala por ĉiuj horloĝoj), plumbitaj kaj liveritaj al trajnestroj mem, tiel malpermesante dumdeĵoran manipuladon pro ĉiu ajn kaŭzo.
Kiu estis surprizita kun malplumbita horloĝo estis sanciita. Kaze de malagordo inter la plumbita "trajnestra" horloĝoj kaj tiuj ĉemuraj de la stacidomoj, ĉiam validis la unua.
Fine de deĵortempo la horloĝoj estis kontrolataj kaj, kaze de anomalio, sendataj al "horloĝa laboratorio" de la fervoja distrikto.
Ĝis la unua postmilito, plumbado validis, sed poste fariĝis superflua pro aplikado de novaj teknologioj en la trajna kaj sekureca mastrumado.
Ĉe la komunaj horloĝoj, asignitaj al la cetera stacia personalo, la horreguligado estis realigita per sistemo "poussette" (per flanka prembutono) aŭ "tirette" (per klikeltirebla stre-

ĉkrono).

En 1905, kiam okazis la naciigo de la italaj fervojaj retoj, la postulitaj kvalitoj, kiujn deĵorhorloĝoj devus posedi estis tre severaj.

Ankoraŭ hodiaŭ oni kutimas subdividi, fare de la kolektantoj, la "fervojajn horloĝojn" de la tuta mondo laŭ kvin kategorioj, nome:

1. *Railroad Approved*: horloĝoj, kies karakterizaĵoj, dimensioj kaj modeloj estis aprobitaj de la fervojaj kompanioj;
2. *Railroad Grade*: horloĝoj, kiuj posedis la karakterizaĵojn por superi la ekzamenado de la fervoja komisiono;
3. *Pre-Commission Watches*: horloĝoj uzataj de la fervojaj kompanioj antaŭ 1893, epoko antaŭ-Ball;
4. *Company Watches*: horloĝoj, kiuj estis aprobitaj, kaj kiuj povas sinhonorigi per fervoja logogramo ĉe la fundaĵo;
5. *Train Watches*: horloĝoj kun lokomotivo pentrita sur la ciferplato aŭ gravurita ĉe la tegaĵo.

Oni devis atendi la jaron 1925 ĝis la tiama Materialproviza Servo de la Italaj Ŝtataj Fervojoj eldonis specialan "Teknika Kondiĉaro"-n por la horloĝprovizado, tiel difinante karakterizaĵojn kiel kalibron, tegaĵon, ciferplaton, montrilojn, mekanismon, klikaĵon, radismon, movadforton, k.a., detaligante ankaŭ la karakterizaĵojn de la vicpecoj, liverkondiĉojn, kontrolprovadon kaj garantion.

En la posta adjudikkonkurso en 1927, la aljuĝado estis gajnita de la firmao *Perseo*, kiu ankoraŭ nun sinhonorigas esti la oficiala provizanto de la fervojaj FS-horloĝoj. Kiel ĉiuj famaj markoj - *Rolex*, *Cartier* -, ankaŭ se je prezoj multe pli moderaj, ĝi estas celo de trompa imitado.

Nur en 1961, en Usono, estis rajtigita la uzadon de brakhorloĝoj, kiuj jam sukcese estis utiligataj ĉe la usona armeo kaj ĉe la flugkompanioj. Post longaj kvereloj, oni publikigis dispozicion kun 10 punktoj, kiu fiksis la minimumajn karakterizojn de la fervojaj brakhorloĝoj, kiuj devis esti: kun movado je 23 rubenoj, kun nova balanciero, *shock proof* (frapimunaj*), water proof* (akvimunaj), nemagnetivaj, ktp.

Post kvin jaroj, en 1966, la Italaj Ŝtatfervojoj publikigis la "Normoj teknikaj por la provizado de la brakhorloĝoj"-n.

La lasta cirkulero pri la proviziado de la poŝhorloĝoj datiĝas el 1979.

Ekde la jaroj 1980aj, la teknologio pensiigis la poŝ- kaj brak-horloĝojn kaj la FS ne plu provizas sian personaron per iu ajn deĵorhorloĝo; tamen ankoraŭ videblas ĉepojne de iuj italaj fervojistoj la fama Perseo, de iuj usonaj fervojistoj la *Accutron* de *Bulowa*, kaj tiel same pri personaro de aliaj kompanioj.

La malnovaj horloĝoj apartenintaj al iu fervojista praavo iĝis kolektobjektoj, iom kiel kirasoj kaj armiloj de nobelaj familioj, kiuj, post la adopto de arkebuzoj kaj kanonoj, teknike kadukiĝis kiel armiloj, sed iĝis unikaj ekzempleroj en privataj kaj muzeaj kolektoj.

Ja fine, la staciaj horloĝoj, al kiuj vojaĝantoj kaj fervojistoj rigardas por akuratigi siajn proprajn, estas daŭre elektre sinkronizataj surbaze de "*clock*" radioricevita (sinkronig-signalo) el faka centro en Frankfurto (DE).

Ĉe la plej gravaj fervojaj linioj, oni adoptas sistemojn por la centraligita trafikdirektado, kiuj fiksas ilian di-sdividon laŭ traksekcioj, standarte longaj, kun envetursignaliloj, kaj hal-tindikaj signaliloj kaze de trajna, dre-zina, konstrueja trakokupado, aŭ se ili inkluzivas traknivelajn pasejojn kun barieroj normale malfermitaj.

Fakte, fundamenta regulo fiksas ke manko de signalilo signifas, ke ĝi e-stas haltindika, kun nur iuj esceptoj.

Tiuj ĉi reglamentoj kaj teknologioj igas la transportrimedojn treege se-kuraj.

Tamen, la fervoja horloĝo ne perdis sian fascinon.

De tempo al tempo oni realigas no-vajn pecojn cele soleni fervojajn da-trevenojn, ordinare taskante la fir-maojn, kiuj dum pli ol unu jarcento konstruis deĵorajn horloĝojn.

Tiel la Fervojo "Nord Milano" me-morigis la redeĵoradon por nostalgiaj ekskursveturadoj de la lokomotivo tipo 200, per bildo ĉe la tegaĵo, de la plej malnova vaporlokomotivo, kiu ankoraŭ spirblovas en Italio.

C.I.F.I. (Kolegio de italaj fervojaj inĝenjeroj) okaze de sia Centjariĝo en 1999, realigis, fare de la firmao Perseo, mil poŝhorloĝojn, kun meka-nika maŝino el "flava metalo" kaj ci-ferplato simila al tiu de la horloĝo de "Adriatika Reto" en 1899, surha-vante en la fundaĵo la florlogogra-mon de la Kolegio mem je la fino de la XIX jc.

Fine, la Italaj Ŝtatfervojoj, FS, repra-ktikante tradicion, omaĝas per hor-loĝo Perseo la longservajn fervjoi-stojn.

Giovanni Marchi
(tradukis kaj adaptis RoBo)

A fine ottocento anche in Europa si

Gli orologi ufficiali

andò affermando l'esigenza di un o-rologio ferroviario di qualità non co-mune, la cui realizzazione fu affida-ta a case costruttrici ancor oggi fa-mose come *IWC, Zenith, Longines, Cortebert, Eterna*.

A fine '800, ad esempio in Italia, la Rete Mediterranea (RM) e la Rete Adriatica (RA), dotavano il persona-le di orologi di servizio da tasca IWC con cassa in argento o orologi più economici, in acciaio, realizzati dalla Longines.

Alcuni di questi ultimi orologi, pur avendo un quadrante riportante le o-re dalle 0 alle 12 in numeri romani e le ore dalle 13 alle 24 in numeri ara-bi, per fare economia, erano privi della lancetta dei secondi.

Successivamente si stabilì di intro-durre il quadrantino eccentrico dei secondi, in modo che il movimento della relativa lancetta avrebbe dato immediata percezione che l'orologio era funzionante.

Gli orologi di servizio venivano dati in dotazione al personale di stazione,

agli addetti alla circolazione dei treni e al personale viaggiante: macchinisti, capitreno e conduttori.
Gli orologi restavano di proprietà dell'Azienda e potevano essere riscattati al momento del pensionamento.
Questi orologi, rigorosamente da tasca, da portare nel taschino del panciotto per proteggerli dagli shock, portano generalmente, inciso sul fondello - la parte posteriore - l'ideogramma della Compagnia Ferroviaria e il numero di matricola inventariale.
Gli orologi di servizio, pur non differendo come dimensione, lavorazione e precisione sono di due tipi: orologi per il capotreno e orologi ordinari.
L'orologio per il capotreno ha la messa all'ora comandata da una levetta interna detta targette e gli occhielli per la piombatura.
Pertanto per regolare l'ora occorre spiombare gli occhielli, aprire la ghiera del vetro che ha un occhiello, il quale, ad orologio serrato, cioè chiuso, coincide con l'occhiello fissato al coperchio posteriore della cassa, per cui solo spiombando è possibile raggiungere la targette e muovere le lancette per regolarle.
All'inizio del turno gli orologi in dotazione ai capitreno venivano regolati sull'ora standard (uguale per tutti gli orologi), piombati e consegnati ai capitreno, inibendo così la loro manomissione durante il turno per qualsiasi motivo.
Chi veniva trovato con l'orologio spiombato subiva sanzioni. In caso di discordanze fra l'orologio piombato "del capotreno" e gli orologi da parete delle stazioni, era sempre l'orologio del capotreno quello cui far fede.
Al termine del servizio gli orologi venivano verificati e in caso di anomalie mandati alla riparazione al "laboratorio orologi" del Compartimento.
Fino al primo dopoguerra, la piombatura è rimasta in vigore, resa poi superflua con l'avvento di nuove tecnologie per la gestione della marcia dei treni e della sicurezza.
Negli orologi ordinari in dotazione al restante personale di stazione la regolazione dell'ora era attuata con i sistemi a "poussette" (pulsante laterale) o a "tirette" (scatto verso l'esterno della corona di carica).
Nel 1905, quando avvenne la nazionalizzazione delle varie Reti nelle Ferrovie dello Stato, i criteri di qualità che doveva possedere l'orologio di servizio erano assai severi.
Ancor oggi si suole suddividere, da parte dei collezionisti, gli "orologi ferroviari" di tutto il mondo in cinque categorie e precisamente:

1. *Railroad Approved*: orologi le cui caratteristiche, dimensioni e modelli sono stati approvati dalle compagnie ferroviarie;
2. *Railroad Grade*: orologi che possiedono le caratteristiche per superare l'esame della commissione ferroviaria;
3. *Pre-Commission Watches*: orologi dalle compagnie ferroviarie

prima del 1893, era ante-Ball;
4. *Company Watches*: orologi che sono stati approvati e possono fregiarsi del logo ferroviario sul fondello;
5. *Train Watches*: orologi con una locomotiva dipinta nel quadrante o pantografata nella cassa.

Si dovette attendere il 1925 perché l'allora Servizio Approvvigionamenti delle Ferrovie dello Stato emettesse il "Capitolato speciale Tecnico" per la fornitura di orologi, definendo caratteristiche quali calibro, cassa, quadrante, sfere, meccanismo, scappamento, ruotismo, forza motrice e altro, specificando anche le caratteristiche dei pezzi di ricambio, condizioni di fornitura, collaudo e garanzie.

Nella successiva gara del 1927, l'appalto fu vinto dalla *Perseo* che ancor oggi si fregia di essere il fornitore ufficiale dell'orologio delle Ferrovie. Come tutti i marchi famosi - *Rolex*, *Cartier* -, anche se ha prezzi molto più contenuti, è oggetto di contraffazioni.

Solo nel 1961 fu autorizzato negli Stati Uniti l'uso di orologi ferroviari da polso, che già venivano usati con successo dall'esercito americano e dalle compagnie aeree.

Dopo lunghe discussioni, fu emanata una disposizione in 10 punti che fissava le caratteristiche minime degli orologi da polso ferroviari, i quali dovevano essere: con movimento a 23 rubini, con nuovo bilanciere, *shock proof* (antiurto), *water proof* (impermeabili), antimagnetici, ecc. Cinque anni dopo, nel 1966, le Ferrovie dello Stato emanarono le "Norme tecniche per la fornitura di orologi da polso".

L'ultima circolare sulla fornitura dell'orologio da tasca risale al 1979.

Dagli anni '80, la tecnologia ha pensionato gli orologi ferroviari da tasca e da polso e le Ferrovie non forniscono più alcun orologio di servizio al loro personale; tuttavia è ancora possibile vedere al polso di qualche ferroviere italiano il famoso Perseo, del ferroviere americano l'*Accutron* della *Bulowa* e così anche per gli agenti delle altre reti.

I vecchi orologi appartenuti a qualche antenato ferroviere sono diventati oggetto di collezione, un po' come le corazze e le armi delle famiglie nobili, che con l'avvento di archibugi e cannoni divennero strumenti di guerra obsoleti, ma esemplari unici nelle collezioni private e dei musei.

Oramai da anni gli orologi di stazione, ai quali viaggiatori e personale di servizio fanno riferimento per mettere a punto i loro, sono sincronizzati elettricamente e con continuità sulla base del "*clock*" radioricevuto da un centro specializzato di Francoforte.

Sulle linee ferroviarie più importanti si ricorre a sistemi di gestione della circolazione che prevedono la suddivisione delle linee in sezioni cioè tratti, di lunghezza standard, con segnali a protezione; segnali disposti a via impedita se occupati da treno, carrelli, cantieri di lavoro o se inclu-

dono passaggi a livello aperti. Infatti, una regola fondamentale stabilisce che l'assenza di segnale equivale a segnale di via impedita, salvo pochissime eccezioni.
Questi regolamenti e tecnologie rendono il mezzo ferroviario estremamente sicuro.
L'orologio ferroviario, tuttavia, non ha perso il suo fascino. Periodicamente ne vengono realizzati di nuovi per celebrare ricorrenze ferroviarie, di norma incaricando le Ditte che per oltre un secolo hanno realizzato gli orologi di servizio.
Così le Ferrovie Nord Milano hanno ricordato il ritorno in servizio per viaggi amatoriali della locomotiva 200 con l'immagine, nella cassa, della vaporiera più vecchia ancora sbuffante in Italia.
Il CIFI - Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani - in occasione del suo Centenario nel 1999, ha ordinato alla Perseo 1.000 orologi da tasca, meccanici, con macchina in "metallo giallo" e quadrante simile all'orologio della Rete Adriatica del 1899, riportante nel fondello il logo fiorato del Collegio di fine ottocento.
Infine le Ferrovie Italiane, riprendendo la tradizione, omaggiano con un orologio Perseo i lavoratori anziani della rotaia. *Giovanni Marchi*

Rimoj

(recitita dum iu kongreso, sed mi ne memoras kiam kaj kiu faris)

IRIS KAJ VENIS

En Kopenhago loĝis antaŭ kelkaj jaroj juna paro.
Ŝi nomiĝis IRIS, dum li havis
la pli strangan nomon VENIS.
Ambaŭ laboris ĉe la fervojo,
sed neniam ili samtempe laboris, kaj tial:
en la mateno, kiam VENIS venis, iris IRIS,
kaj vespere kiam IRIS venis, VENIS iris.
En la posta semajno estis renverse:
matene kiam IRIS venis, VENIS iris,
kaj vespere kiam VENIS venis, IRIS iris.
Sed se okazis,
ke VENIS ne venis ĝustatempe,
IRIS ne iris, sed atendis
ĝis VENIS venis,
kaj nur tiam IRIS iris.
Dum dimanĉoj ili ne laboris.
Sed, se ne estus dimanĉo,
IRIS irus, kiam VENIS venus,
aŭ VENIS irus, kiam IRIS venus.
Ni ne scias, ĉu ili daŭre laboras,
sed en tiu okazo,
IRIS iras, kiam VENIS venas,
aŭ IRIS venas, kiam VENIS iras.
Jes, nun vi aŭdis pri IRIS,
kiu iris, kiam VENIS venis,
kaj VENIS,
kiu venis, kiam IRIS iris.

Sanigi la stacidomon

Ekzistas evidenta absurdaĵo, kiun oni ne sukcesas superi: la centra staciodomo ekzistas por proponi spacon al tiuj, kiuj foriras, al tiuj, kiuj alvenas por la mallonga tempo, kiu antaŭas aŭ sekvas la trajnuzadon. Oni iras ĉe la stacidomo por komenci aŭ konkludi vojaĝon. Ĉio alia devus esti komplementa al tiu ĉi vokiĝo de la loko mem. Necesus sintonizi la spacojn de la akceptado kaj la informajn kaj sekurecajn servojn kun tiu ĉi premizo. La fervoja stacidomo estas, kvankam arkitekte tre grava, ĉiam apendico de la trakoj. Ĉe la stuparoj devus esti taksioj je sufiĉa kvanto por kompletigi individuan aŭ grupan vojaĝon ĝis la sojlo de la domo aŭ de la hotelo. La publika aŭtobusa aŭ metroa transporto devas respekti sian subalternan sinkronecon. La cetero, la kaŝkomercado de metioj kaj de objektoj kaj la dolora homa parkado, estas ja parto de distordigo de la urboplanadaj celoj kaj de la operacia sistema funkcio. Tiu ĉi loko ne naskiĝis kiel urboparto, kie oni ŝakras, kie oni loĝas kaj kie oni dormas senpermese, sed loko kie oni laboras por liveri fervojan servon al aliuloj aŭ kien oni iras por atingi alian laborlokon, aŭ por efektivigi turisman etapon. En progresa deviada glitado maturiĝas ideo pri degradita insulo borde de la urbo. Eĉ pli kreiĝis, iniciate de eksterlanda krimularo, ne videbla landlimo, kie, ĉe virtuala dogano, ĝis antaŭhieraŭ, malriĉaj enmigrintoj pagis al friponoj kvindek eŭrojn kvazaŭ imposte, t.e. plukon, por havi la rajton elŝipiĝi.

Ekzistas interna geografio de la stacidomaj senhelpaj areoj. Estas etna divido de la senleĝaj kaj senvalorigitaj spacoj. Ĉi tie oni povas esti engaĝita por esti sendita aliloken fare de krimbando, aŭ oni povas esti rekrutata aliloke por esti ekspluatata ene de la stacidomo mem.

Krei vivkondiĉojn por tiu ĉi mizera homarero ne sufiĉas. De ĉi tie ili devas foriri, ne pro malbona ekskludado, sed ĉar ne estas socie korekte, ke homoj estu devigataj pro malespero resti en lokoj naskiĝintaj kaj funkciantaj por aliaj, tute malsamaj, celoj. Neniu imagus parkigi amasojn da malriĉaj homoj en la garaĝoj de iu kunposedata domo. Hodiaŭ sanigo de la stacidomo estas petata de pluraj flankoj. Sed la liberigo, eĉ la plej malrigida, ĉiam estas rastado.

Tiuj ĉi homoj ne estas rubaĵo. Necesas doni al ili spacon aliloke, kie ili povu komenci vivi, sen kreado de aliaj degraditaj lokoj. Oni ne translokigas dolorojn kaj krimfarojn, oni mildigas la dolorojn kaj oni forigas la okazojn krimi. Sekigi la marĉon el ĝia malpura akvo postulas du samtempajn agadojn: 1) redoni la stacidomon al ĝia metio, igante ĝin ne enpenetrebla por longa restado de la deviado; 2) rekuperi je civila kondiĉo la kaŝpopolon de la malpermesita insulo en la stacidomo. La urbo devas vidi redonita sian rajton, por siaj loĝantoj kaj por siaj vizitantoj, uzi trajnon kiel oni usas aviadilon.

Ne devante tanĝi la socialan inferon, kiun oni devas malaperigi. *Trad. RoBo*

Bonificare la stazione

C'è un assurdo ovvio, che non si riesce a far prevalere: la Stazione Centrale esiste per offrire uno spazio a chi parte e a chi arriva, per il tempo breve che precede oppure segue il treno. Si va alla stazione per cominciare o concludere un viaggio. Tutto il resto dovrebbe essere complementare a questa vocazione del luogo. Bisognerebbe mettere in sintonia gli spazi dell'accoglienza e i servizi dell'informazione e della sicurezza con questa premessa. La stazione ferroviaria è, sia pur importante architettonicamente, sempre un'appendice dei binari. In fondo alle scale devono esserci taxi a sufficienza per completare il percorso individuale e di gruppo fino alla soglia della casa o dell'albergo. Il pubblico trasporto di autobus e metropolitana deve rispettare la sua subalterna sincronicità. Il resto, il commercio clandestino di mestieri e di oggetti e il dolente parcheggio umano, fa parte di uno stravolgimento degli scopi urbanistici e della funzione operativa del sistema. Questa non è nata come una parte della città dove si traffica, si abita e si dorme abusivamente, ma dove si lavora per fornire ad altri un servizio ferroviario o dove ci si reca per muoversi verso un altro lavoro o per compiere una tappa di una vacanza. In un progressivo slittamento della devianza si matura invece l'idea di un'isola degradata ai bordi della città. Si è persino creata, per iniziativa della malavita straniera, una frontiera invisibile dove a una virtuale dogana poveri immigranti hanno pagato ai delinquenti fino all'altro ieri cinquanta Euro di tassa, cioè di pizzo, per poter sbarcare.

Esiste una geografia interna delle aree derelitte della Stazione Centrale. C'è una divisione etnica delle zone dell'illegalità e del disagio. Si può essere qui ingaggiati per essere spediti altrove dal racket oppure si può essere reclutati altrove per essere poi sfruttati dentro la stazione.

Creare condizioni di vivibilità per questa umanità miserabile non è sufficiente. Di qui se ne debbono andare non per cattiva esclusione, ma perché non è socialmente corretto che uomini siano indotti dalla disperazione a stare in luoghi nati e funzionanti per altri, completamente diversi, motivi. Nessuno immaginerebbe di parcheggiare folle di poveretti nelle autorimesse di qualche condominio. Bonificare la stazione oggi viene richiesto da più parti. Ma lo sgombero, anche il più morbido, è sempre un rastrellamento. Questi uomini non sono spazzatura. Bisogna dar loro spazi altrove, dove possano cominciare a vivere, senza creare altre zone degradate.

Non si traslocano il dolore e i reati, si lenisce il dolore e si eliminano le occasioni per commettere i reati. A-sciugare la palude della sua acqua sporca chiede due azioni simultanee: 1) restituire la stazione al suo mestiere, rendendola impermeabile alla lunga sosta della devianza; 2) recuperare a una condizione civile il popolo clandestino dell'isola proibita dentro la stazione. La città deve vedersi restituito il diritto, per i suoi abitanti e i suoi visitatori, di prendere un treno come si prende un aereo. Senza dover sfiorare l'inferno sociale che va cancellato.

Gaspare Barbiellini Amidei (adaptis RoBo)
(da Il Corriere della Sera, Giovedì 16/01/2003,

Un momento di riflessione

(per chi, eventualmente, ha dimenticato alcune cose)

Un professore di filosofia, in piedi davanti alla sua classe, prese un grosso vasetto di marmellata vuoto e cominciò a riempirlo con dei sassi, di circa 3 cm di diametro.
Una volta fatto chiese agli studenti se il contenitore fosse pieno ed essi risposero di sì.
Allora il Professore tirò fuori una scatola piena di piselli, li versò dentro il vasetto e lo scosse delicatamente. Ovviamente i piselli si infilarono nei vuoti lasciati tra i vari sassi.
Ancora una volta il Professore chiese agli studenti se il vasetto fosse pieno ed essi, ancora una volta, dissero di sì.
Allora il Professore tirò fuori una scatola piena di sabbia e la versò dentro il vasetto. Ovviamente la sabbia riempì ogni altro spazio vuoto lasciato e coprì tutto.
Ancora una volta il Professore chiese agli studenti se il vasetto fosse pieno e questa volta essi risposero di sì, senza dubbio alcuno.
Allora il Professore tirò fuori, da sotto la scrivania, 2 lattine di birra le versò completamente dentro il vasetto, inzuppando la sabbia.
Gli studenti risero.
Ora, disse il Professore non appena svanirono le risate, voglio che voi capiate che questo vasetto rappresenta la vostra vita. I sassi sono le cose importanti - la vostra famiglia, i vostri amici, la vostra salute, i vostri figli - le cose per le quali se tutto il resto fosse perso, la vostra vita sarebbe ancora piena. I piselli sono le altre cose per voi importanti: come il vostro lavoro, la vostra casa, la vostra auto. Devo dire che lo condivido.
La sabbia è tutto il resto... le piccole cose.
Se mettete dentro il vasetto per prima la sabbia, continuò il Professore, non ci sarebbe spazio per i piselli e per i sassi.
Lo stesso vale per la vostra vita. Se dedicate tutto il vostro tempo e le vostre energie alle piccole cose, non avrete spazio per le cose che per voi sono importanti. Dedicatevi alle cose che vi rendono felici: giocate con vostri figli, portate il vostro partner al cinema, uscite con gli amici.
Ci sarà sempre tempo per lavorare, pulire la casa, lavare l'auto.
Prendetevi cura dei sassi per prima

cosa - le cose che veramente contano. Fissate le vostre priorità... il resto è solo sabbia.
Una studentessa allora alzò la mano e chiese al Professore cosa rappresentasse la birra. Il Professore sorrise. Sono contento che me l'abbia chiesto. Era giusto per dimostrarvi che non importa quanto piena possa essere la vostra vita, perché c'è sempre spazio per un paio di birre.

Momento de pripensado

(por kiuj, eventuale, forgesis iujn aferojn)

Profesoro pri filozofio, starante antaŭ sia klaso, prenis malplenan dikan vazeton de marmalado kaj komencis plenigi ĝin per ŝtonoj, kun diametro ĉirkaŭ je 3 cm.
Fininte, li demandis al la studentoj ĉu la ujo estas plena kaj ili respondis ke jes.
Tiam la profesoro elprenis skatolon kun pizoj, verŝis ilin en la vazeton kaj skuis ĝin delikate. Kompreneble la pizoj enpenetris la malplenajn spacojn inter la ŝtonoj.
Ankoraŭ foje la profesoro demandis al la studentoj ĉu la vazeto estas plena kaj ili, ankora foje, diris ke jes.
Tiam la profesoro eltiris skatolon kun sablo kaj verŝis ĝin en la vazeton. Nature la sablo plenigis ĉiun alian restantan spacon kaj kovris la tuton.
Denove la profesoro demandis la studentojn ĉu la vazeto estas plena kaj ankaŭ ĉi-foje ili respondis ke jes, sen ju ajn dubo.
Tiam la profesoro eltiris el sub la instruista tablo 2 ladskatolojn da biero kaj verŝis ilin komplete en la vazeton, trempante la sablon.
La studentoj ridis.
“Nun”, diris la profesoro tuj kiam ĉesis la ridoj, “mi deziras ke vi komprenu, ke tiu ĉi vazeto reprezentas vian vivon. La ŝtonoj estas la gravaj aferoj - viaj familio, amikoj, sanstato, filoj - la aferoj pri kiuj, se la ceteraĵoj estus perditaj, via vivo estus ankoraŭ plena. La pizoj estas la aliaj aferoj gravaj por vi, kiel viaj: laboro, hejmo, aŭtomobilo. Mi diru, ke mi konsentas pri tio.
La sablo estas la tuta cetero... la malgrandaj aferoj.
Se vi unue metas en la vazeton la sablon”, daŭrigis la profesoro, “ne plu estus spaco por la pizoj kaj por la ŝtonoj.
Estas la samo pri via vivo. Se vi dediĉas vian tutan tempon kaj viajn energiojn por malgrandaj aferoj, vi ne plu havos spacon por la aferoj, kiuj por vi pli gravas. Dediĉu vin al la aferoj, kiu feliĉigas vin: ludu kun viaj gefiloj, akompanu vian partneron al kinejo, eliru kun viaj geamikoj.
Ĉiam estos tempo por labori, purigi la domon, lavi la aŭtomobilon.
Unue zorgu pri la ŝtonoj - la aferoj, kiuj vere valoras. Fiksu viajn prioritatojn... la cetero estas nur sablo”.
Studentino tiam levis la manon kaj demandis la profesoron, kion reprezentis la bieroj. Li ridetis: “Mi ĝojas pro via demando. Estis ĝuste por demonstri al vi, ke ne gravas kiom plena estas via vivo, ĉar ĉiam estas spaco por paro da bieroj”.

Assemblea Generale I.F.E.A. 2005

Il 09.04.2005 si sono svolte nei locali RISTODLF di Bologna C.le la riunione del Comitato Esecutivo e l'Assemblea Generale IFEA.

Il Sk ha informato sulla situazione associativa, che mostra ancora un calo di iscrizioni. Sempre vive le varie attività, conferenze ed esami. D'intesa con il Cassiere, ha presentato i documenti contabili del 2004. Relazioni approvate all'unanimità.

Si è discusso e approvato il preventivo 2005 che non prevede cambiamenti. I soci sono anche invitati a contribuire volontariamente per affrontare deprecabili quanto inevitabili aumenti di costi.

Tornillo e Bolognesi hanno descritto il lavoro di redazione del Bollettino. Alcune circostanze impediscono l'uscita di più di due numeri l'anno, che però saranno più voluminosi per meglio sfruttare le ingenti spese postali. Relazione approvata all'unanimità.

Tornillo è confermato come Kn-IFEA.

Bolognesi ha informato dei corsi ed esami fatti, in atto e in prospettiva. Gli allievi sono pochi, comunque i vari responsabili informano di corsi di E-o in varie località. A VR gli incontri si susseguono da 58 anni e c'è un corso presso l'Uni3 tenuto dal dott. Barelli.

Il Sk ha informato dei cicli di lezioni di interlinguistica presso l'Università "Primo Levi" di Bologna e l'Uni3 a Fidenza PR, e le conferenze a Boulogne-sur-mere 2005 (Centenario, oltre 550 iscritti) (*L'origine della scrittura*), e durante il Congresso dei colleghi francesi, al cui termine si è svolto l'""Estraro" primaverile dell'IFEF.

Anche durante l'IFK Brașov è prevista una conferenza di interlinguistica e la partecipazione a un Simposio di E-o ove tratterà del libro di Marco Polo. Sono anche già previsti i corsi di interlinguistica a Fidenza e Bologna, ove c'è anche la proposta per un corso di E-o.

Nel 2005 sarà di nuovo organizzata la "Settimana della cultura" del DLF BO a Plan Val Gardena.

Alla "Zamenhofa tago" a VR 2005 sono invitati ben quattro "B" (Bolognesi, Bonomi. Bonora, Boschin).

Si prospetta una buona partecipazione al 57° IFK Brașov (RO) a cui hanno già aderito oltre 200 e-isti.

L'estrarkunveno autunnale dell'IFEF è stato fissato a Lovran (HR) per fine settembre.

Si è trattato dei rapporti con il DLF centrale, che sembrava di nuovo mostrare una minima apertura verso di noi.

Bolognesi è invitato a una riunione dei Presidenti delle Commissioni Tecniche FISAIS a Parigi nei giorni 20-22/04/2005.

Si è discusso delle varie riviste informative esperantiste, ferroviarie e non.

Il programma è proseguito con il pranzo in comune presso la stessa Ristodlf.

Il Segretario

Diversaĵoj

Konkursanonco aperinta en revuo

Sendu liston kun kiel eble plej multaj vortoj, kunmetante prefikson aŭ prepozicion kun radikon kaj « *-igi* ». Ne uzu dufoje la saman radikon, nek prefikson « *mal-* », ekz.: redirigi, resanigi, pligrandigi, envagonigi, surmurigi, elŝipigi, senarmigi, kunvenigi. Vi povas ankaŭ ne uzi radikon, ekz.: forigi, enigi, disigi.

La du plej bonaj listoj estos rekompensataj per legolibro, la aliaj ricevos poentojn por sekvonta konkurso.

Konkursanonco (sekvo) Gajnis la du premiojn pri la monato Majo s-ro

X.Y., kiu estis la sola respondinto. Li sendis liston kun 50 vortoj.

Perché usiamo il punto " ? "

Nei testi latini le domande erano introdotte dalla parola *questio*. Nel Medioevo gli emanuensi ricopiavano le opere usando molte abbreviazioni. *Questio* diventò *QO*, ma essa poteva essere confusa con molte altre. Quindi i copisti cominciarono a mettere la *Q* sopra la *O*. Col tempo la *Q* divenne poco più che uno svolazzo e la *O* si ridusse ad un punto.
Così nacque il punto interrogativo.
Nel 1561 l'editore Aldo Manuzio nel suo libro *Orthographiae ratio* (Razionalizzazione ortografica) stabilì le regole della punteggiatura, incluso il punto di domanda come lo conosciamo.

Kial ni uzas la " ? "-signon?

En la latinaj tekstoj la demandoj estis enkondukataj per la vorto *questio*. En la Mezepoko la manskribantoj kopiis la verkojn uzante multajn mallongigojn. *Questio* fariĝis *QO*, sed ĝi povis esti konfuzita kun multaj aliaj. Do, la kopiistoj kamencis skribis *Q*-n super la *O*. Iom post iom la *Q* iĝis ne multe pli ol parafo kaj la *O* malgrandiĝis al punkto.
Tiel naskiĝis la demandosigno.
En la jaro 1561 la eldonisto Aldo Manuzio (elp. Manucjo) en sia libro *Orthographiae ratio* (Ortografia Raciigo) fiksis la regulojn de la interpunkciado, inkluzive de la demandosigno, kiel ni ĝin konas.

Ignoranti al potere

Questo è il titolo di un articolo di un settimanale che ha criticato gli avvisi (quasi sempre divieti) che compaiono sui treni delle Ferrovie dello Stato (FS), perché spesso sono zeppi di errori di traduzione. È noto che l'immagine delle persone e delle cose che sono a contatto con il pubblico è importante, per fornire l'idea circa la serietà e la qualità dell'organizzazione che sta a monte.
L'immagine che danno le Ferrovie non è certo la migliore. Malgrado le ripetute segnalazioni, la situazione non sembra migliorare. L'autore pensa che non esista un vero servizio traduzioni e che esse siano affidate al caso o al cugino di un direttore che ha avuto una relazione con una tedesca durante le vacanze.

Sensciuloj ĉe la povo

Tiu ĉi estas la titolo de artikolo de semajna gazeto, kiu kritikis la afiŝojn (kvazaŭ ĉiam malpermesojn), kiuj aperas sur la trajnoj de la Ŝtataj Fervojoj (FS), ĉar ili tre ofte estas plenplenaj de tradukeraroj. Estas konate ke la bildo de homoj kaj objektoj kontakte kun la publiko estas tre grava, por doni ideon pri la seriozeco kaj kvalito de la organizacio kiu estas malantaŭe.
La imagon, kiu montras FS certe ne estas la plej bona. Malgraŭ la multaj rimarkigoj, la situacio ne ŝajnas pliboniĝi. La aŭtoro opinias ke en ĝi ne ekzistas vera traduka servo kaj ke tio estas konfidita al la sorto aŭ al kuzo de iu direktoro, kiu havis amrilatojn kun germanino dum feriotagoj.

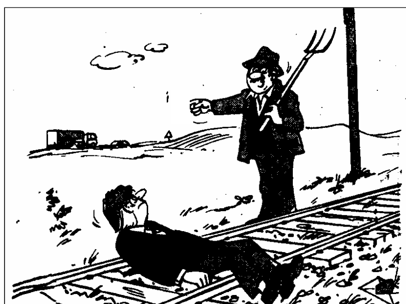
Nomi insoliti
Il villaggio con (forse) il nome più lungo del mondo ha preso un drastico provvedimento, rinunciando a 38 delle sue 58 lettere. Si tratta di un paese del Galles, dal toponimo certo difficile: "Llanfairpwllgwyngyllgogerychhwrundrbwllyllanysiliogogogoch"*. Una parola composta che nell'antica lingua gaelica significa: "La chiesa in un boschetto di bianchi alberi di noce". Il frenetico ritmo della vita moderna impone però anche agli abitanti del villaggio di risparmiare tempo quando devono indicare il proprio indirizzo. Il paese avrà un nome meno difficile (si fa per dire) da ricordare:*
"Llanfairpwllgwyngyll".

Ne kutimaj nomoj
La vilaĝo kun (eble) la plej longa nomo en la mondo, prenis drastan decidon, rezignante pri 38 el la 58 literoj en la nomo de la loko mem. Temas pri vilaĝeto en Kimrujo, kies toponimo estas certe malfacila: *"Llanfairpwllgwyngyllgogerychhwrundrbwllyllanysiliogogogoch"*. Estas kunmetita vorto, kiu en la antikva gaela lingvo pli malpli signifas: "La preĝejo en arbareto de blankaj juglandarboj". La rapida ritmo de la moderna vivo devigas ankaŭ la vilaĝanojn ŝpari tempon, kiam ili devas montri sian adreson. La vilaĝo havos nomon malpli malfacilan (laŭdire) por memori:
"Llanfairpwllgwyngyll".

Curiosità linguistica - Lingva kuriozaĵo

SEMBRA IMPOSSIBILE, MA…
Secnodo un pfrosseore dlel'Unviesrità di Cmabridge, non imorpta in che oridne apapaino le letetre in una paolra, la csoa imnorptate che la pimra e la ulimta letetra sinao nel ptoso gituso. Il riustlato può serbmare mloto cnofuso e noonstatne ttuto si può legerge sezna mloti prleobmi. Qesuto si dvee al ftato che la mtene uanma non lgege ongi ltetera una ad una, ma la plaroa nel suo isineme. Cuorsio, no?

ŜAJNAS NEEBLE, SED…
Laŭ pofreorso de la Unviertsiato de Cmabridge, ne garavs en kiu odro arpaes la lietorj en vtoro, la gvara arfeo etsas ke la uuna kaj la ltasa etsu je la ĝsuta lkoo. La reutzlo paovs arpei tre kfonzua kaj mgaralŭ ĉio oni pvaos lgei la totun spenrloebme. Tio dveneas el la fkato ke la hmoa mseno ne laegs ĉuin liroetn unu psot aila, sed la vtoron en sia kplomeceto. Kriuzoe, ĉu ne?



Pli bone, ke vi iru sur la ŝoseo, ĉar kamionoj anstataŭis la trajnojn!

Humuro

Violenza sui treni

Un marito racconta di aver letto in un articolo che su di un treno notturno fra A e B vengono sempre violentate le donne non accompagnate. La moglie subito commenta: - Cosa non inventerebbero le ferrovie per farsi pubblicità!

Perfortoj entrajne

Edzo rakontas, ke li legis en artikolo, ke en iu nokta trajno inter A kaj B oni ĉiam sekse perfortas ne akompanitajn virinojn. La edzino tuj komentas: - Kion ne eltrovus la fervojo por reklami sin mem!

L'importanza dei cibi

I giapponesi mangiano pochi grassi e sono meno esposti agli attacchi di cuore rispetto agli inglesi o agli americani. I francesi mangiano molti grassi e comunque sono meno esposti agli attacchi di cuore rispetto agli inglesi o agli americani. Gli italiani bevono molto vino rosso e sono meno esposti agli attacchi di cuore rispetto agli inglesi o agli americani. I cinesi praticamente non bevono vino rosso e sono meno esposti agli attacchi di cuore rispetto agli inglesi o agli americani.

Conclusione: mangia e bevi quello che vuoi: la causa della mortalità è parlare inglese.

Graveco de la manĝaĵoj

La japanoj manĝas tre malmulte da grasaĵo kaj suferas je malpli da korinfarktoj ol britoj kaj usonanoj. Male, la francoj manĝas multe da grasaĵo kaj same suferas je malpli da korinfarktoj ol la britoj kaj usonanoj. La italoj trinkas grandan kvanton da ruĝa vino kaj same suferas je malpli da korinfarktoj ol la britoj kaj usonanoj.

La ĉinoj praktike ne trinkas ruĝan vinon kaj same suferas je malpli da korinfarktoj ol la britoj kaj usonanoj. Konkludo: manĝu kaj trinku kion ajn vi volas; la mortiga faktoro ŝajnas esti paroli la anglan.

In ritardo

Due ferrovieri esperantisti arrivano tardi al lavoro e si scusano con il superiore. Dice il primo: "Ho sognato di avere partecipato al Congresso dell'IFEF in un paese lontano; perciò non mi sono svegliato in tempo". E il secondo: "Ero andato alla stazione ad aspettarlo, così anch'io ho fatto tardi".

Malfruiĝe

Du fervojistoj esperantistoj malfruiĝas al la laborejo kaj senkulpigas sin ĉe la superulo. Diras la unua: "Mi sonĝis ke mi vizitis la IFEF-Kongreson en fora lando; kaj pro tio mi ne vekiĝis ĝustatempe". Kaj la dua: "Mi iris atendi lin ĉe la stacidomo, tiel ankaŭ mi malfruiĝis".

Ritardi

In stazione un viaggiatore si lamenta perché il suo treno ha un ritardo di cinque ore. Il Capostazione controlla con calma il biglietto e lo tranquillizza: - Non abbia timore, signore, il suo biglietto vale due giorni.

Malfruoj
En stacidomo vojaĝanto plendas pro kvinhora malfruo de sia trajno.
La staciestro senurĝe kontrolas la bileton kaj trankviligas lin: - Ne timu, sinjoro, via bileto validas du tagojn.

Logico...
Un tale scende dal treno alla stazione di un paesino e, constatando di essere in aperta campagna, domanda ad un contadino: - Scusi, quanto dista il paese?
- Dodici chilometri, segua la strada!
- Dodici chilometri? Ma non potevano costruire la stazione più vicino al paese?
- Già, a suo tempo se ne discusse spesso; poi il sindaco ha spiegato che il progetto prevedeva assolutamente di costruirla vicino ai binari...
Logike…
Iu ulo eliras la trajnon en stacio de vilaĝeto kaj, konstatinte esti en aperta kamparo, demandas kamparanon:
- Pardonu, kiom distancas la vilaĝo?
- Dekdu kilometrojn, iru laŭ la vojo!
- Dekdu kilometrojn? Ĉu oni ne povus konstrui la stacidomon pli proksime al la vilaĝo?
- Jes, ja, siatempe ofte oni diskutis pri tio; sed fine la urbestro klarigis ke la projekto nepre postulis ĝian konstruon ĉe la trakoj…

- Kiun lingvon parolas la birdoj?

- ?

- La *uz-beka*!

En Placo Sankta Petro

Ni varme regratulas la s-anojn, kiuj agis dum la pasintaj Kristnasko-tago kaj Pasko-tago, por la grava diskonigo en mond-televido de la naŭ belaj paneloj kun la surskribo “ESPERANTO”, dum la papaj salutoj en pli ol sesdek lingvoj, inter kiuj ja nia Esperanto.
Espereble ke estos sekvo...

Aforismoj pri lingvoj

Por internaciaj rilatoj, universala interkomprenado pere de komuna lingvo ne nur estas necesa, sed eĉ nepra. Esperanto estas la plej bona solvo pri ideo de internacia lingvo.
Albert Einstein

Ofte okazas, ke la homoj buĉas unu la alian pro nekomprenitaj vortoj.
Anatole France

Proverbo estas multaj aferoj koncentritaj en malmultaj vortoj.
Margaret Fuller

Animon oni regas per alfabetoj.
Carlo Emilio Gadda

Kortuŝite mi opinias ke Esperanto kondukos la venontajn generaciojn al vera unuiĝo de Eŭropo.
Clelia Garibaldi

Esperanto estas la sola supernacia lingvo vivanta en nia epoko.
Papo Giovanni XXIII

Kiu ne konas fremdajn lingojn, scias nenion pri la propra.
Johann Wolfgang Goethe

GIOCO DI PAROLE = *VORTLUDO*

Chiave = *Slosilo* (5,8): Ĝojiga partopreno

B	A	N	K	E	D	O	R	T	S	E	B	R	U
J	O	T	A	P	R	A	K	B	J	O	R	U	E
O	C	N	A	T	S	O	K	O	N	J	A	R	T
R	N	F	K	F	J	O	N	E	D	E	L	T	O
A	E	L	U	V	O	O	T	R	E	C	N	O	K
T	R	A	N	S	I	L	V	A	N	I	O	M	O
E	E	G	N	S	U	N	K	E	O	T	J	R	M
Z	F	O	I	B	A	C	K	L	L	B	E	E	A
A	N	M	O	S	E	R	G	N	O	K	M	F	R
G	O	R	E	P	S	E	V	O	N	R	R	L	G
K	K	O	T	S	E	R	A	K	U	B	O	A	O
G	R	E	O	I	Z	O	P	M	I	S	F	M	R
E	J	O	S	R	U	K	S	K	E	S	N	O	P
O	B	U	N	A	D	L	A	T	I	N	I	D	A

Cerca e riquadra con la matita ogni parole nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu per krajono ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Diversaj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

Akceptejo	Bankedo	Boato	Bukaresto	Bulteno	Danubo
Delto	Ekskursoj	Euroj	Fermo	Flago	Folkloro
Forme	Gazetaro	Ina	Informejo	Karpatoj	Komisiono
Koncerto	Konferenco	Kongreso	Kore	Kostanco	Kubo
Kvin	Lago	Latinida	Lede	Levoj	Malfermo
Programo	Simpozio	Trajno	Transilvanio	Urbestro	Vespero

Solvo de la lastnumera vortludo: PLI BONA IO OL NENIO

Kolofono

ITALA FERVOJISTO

IL FERROVIERE ITALIANO

Informa Bulteno *de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio), dulingve redaktita (itale kaj esperante).*
Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF), redatto bilingue (italiano e Esperanto).

Adresoj/Redaktejo:

- Romano Bolognesi:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna,
☎ ++39 051 547247,
💻 <co16919@iperbole.bologna.it>
- Vito Tornillo:
✉ Via S. D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO,
💻 <vitorni@virgilio.it>.

Lingva kontrolo: Gianfranco Tomba

Senpage al la membroj - Gratis ai membri - *Memprintita* - Stampato in proprio - *Kvarmonata/neregula* - Quadrimestrale/non regolare.

I.F.E.A.: Prezidanto: Pasquale Ceci - Sekretario: Romano Bolognesi - Kasisto: Sergio Negroni - Redaktoro/Komitatano/Fakkomisionano: Vito Tornillo - Aliaj estraranoj: Renzo Battistella, Renzo Mantovan, Agostino Mantovani, Enrico Molesini, Gianfranco Tomba - Revizoroj: Giuseppe Bertazzo, Franco Graziani, Elisa Gualandi - Probi viri: Gino Corso, Emanuele Franchi, Delvina Stanghellini Gimelli.

I.F.E.A. PoŝtĉekKonto ĉe
Bolognesi Romano, Via Misa 4, IT-40139 Bologna. N-ro 14782403

UEA-konto: robo-r

Apermonatoj: junio, decem. (laŭeble).

Redaktofino: 10/05, 10/11.

www.dlfbo.it - www.ifef.net

Leggere l'Esperanto

L'Esperanto è una lingua molto armoniosa, degna di essere letta con l'esatta fonologia. Per facilitare i non esperantisti, ecco ***tutte*** le regole al riguardo.

☆ La **pronuncia** è facile: l'**accento tonico** (la pausa della voce) cade sempre **sulla penultima vocale** (sottolineata negli esempi).

☆ Le vocali sono **a e i o u.**

☆ L'**alfabeto** è formato dalle 28 lettere:

a,b,c,ĉ,d,e,f,g,ĝ,h,ĥ,i,j,ĵ,
k,l,m,n,o,p,r,s,ŝ,t,u,ŭ,v,z

L'Esperanto si pronuncia come si scrive e si scrive come si pronuncia; ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera.

Le lettere dell'Esperanto si pronunciano come in italiano, tranne le seguenti, che suonano:

c	**sorda, come la *z* di *palazzo* (palaco)**
ĉ	**palatale, come la *c* di *felice* (feliĉa)**
g	**gutturale, come il gruppo *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)**
ĝ	**palatale, come la *g* di *villaggio* (vilaĝo)**
h	**aspirata leggera (herbo); pronunciarla sempre!**
ĥ	**aspirata forte (ĥolero), come il gruppo *ch* tedesco (*bach*)**
ĵ	**sibilante, circa come *sg* di *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)**
k	**gutturale, come il gruppo *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)**
s	**sorda, come la *s* di *sale* (salo)**
ŝ	**sibilante, come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)**
z	**sonora, come la s di *musica* (muziko)**
j - ŭ	**esse sono considerate consonanti e suonano come i e u brevi nelle parole italiane gaio (gaja) e feudo (feŭdo)**

Ni semas kaj semas, konstante.

FKS - *Fervojista Koresponda Servo* = Servizio Corrispondenza Ferrovieri
S-ro Aldea DAN-DRAGOS , Sos. N. ***Titulescu 14, B1 21, Ap. 69, RO-78152 Bucaresti (Romanio).***

Por utiligi la servon, bv indiki: nomon, aĝon, adreson, landon de dezirata korespondant(in)o, temojn, ktp. Aldonu, se eble, Internacian Respondkuponon (IR), aŭ pm-ojn validajn en RO.
Per utilizzare il servizio, indicare: nome, età, indirizzo, paese del(la) corrispondente, temi, ecc. Allegare, se possibile, un Buono di Risposta Internazionale (IR), o francobolli validi in RO.